

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 24)
z dnia 14 kwietnia 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 24)

14 kwietnia 2026 r.

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

– rozpatrzenie informacji na temat rozwoju usług cyfrowych świadczonych na śródlądowych drogach wodnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anna Maria Landowska** pełniąca obowiązki zastępcy dyrektora Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie wraz ze współpracownikami, **Piotr Durajczyk** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Grzegorz Nadolny** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy oraz **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Ewa Soroka** – 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 i zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat rozwoju usług cyfrowych świadczonych na śródlądowych drogach wodnych. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny.

Sprzeciwu nie słyszę. Poproszę o zabranie głosu panią dyrektorkę **Monikę Niemiec-Butryn** i jednocześnie od razu dziękuję za tak silną reprezentację, która pojawiła się z panią.

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

Dziękuję bardzo. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, dziękujemy za możliwość przedstawienia takiego tematu, w którym, wydaje nam się, właśnie, że urzędy żeglugi są dość silne. I też w obecnym stanie rzeczy w ogóle rozwój usług cyfrowych jest właściwie taką przyszłością i dużo też działamy w tym zakresie. Związane jest to też z tym, co Komisja Europejska rozpoczęła, wprowadzając System Informacji Rzecznej w 2010 roku. Najpierw dyrektywa, która spowodowała, że rozpoczęliśmy w Szczecinie w ogóle budowę tego systemu. I do tej pory mamy 242,8 km śródlądowych dróg wodnych objętych Systemem Informacji Rzecznej. Na obecnym etapie w ramach projektu FEnIKS-owego, czyli z dofinansowaniem unijnych środków, jest realizowane kolejne 272,3 km – rozbudowa systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Ja tylko to sygnalizuję, bo później pan Dyrektor **Piotr Durajczyk**, który jako dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie odpowiada za wdrożenie RIS w Polsce, będzie o tym mówił dość szczegółowo. I teraz też jesteśmy na etapie dołączenia naszego RIS-u do europejskiego systemu EuRIS. Realizujemy, czy jesteśmy w projekcie RIS COMEX 2. To też pan dyrektor powie bardziej szczegółowo. Tu Ministerstwo Infrastruktury realizuje jeden element i urząd żeglugi śródlądowej właśnie ten komponent dołączenia do europejskiego systemu EuRIS między innymi.

Wspominałam o dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady. Ona za czasów polskiej prezydencji udało nam się i dość często jest też to wymieniane na różnych forach unijnych, że był to duży sukces polskiej prezydencji – że doprowadziliśmy do zakończenia prac na etapie negocjacji tej dyrektywy. Ona ma taką długą nazwę – dyrektywa z dnia 26 listopada 2025 zmieniająca dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej na śródlądowych drogach

wodnych we wspólnocie. I teraz jesteśmy na etapie wdrożenia tej dyrektywy. Co ona nowego wprowadza? Wskazuje, a właściwie wymusza wskazanie organu odpowiedzialnego za obsługę europejskiego środowiska RIS, wprowadzenie możliwości przekazania przez użytkowników RIS informacji zwrotnych wynikających ze stosowania wdrażanej dyrektywy. Czyli jest to tak zwany mechanizm informacji zwrotnej. Wprowadza obowiązek elektronicznego raportowania statków, także obowiązek posiadania na statku żeglugi śródlądowej wyposażenia umożliwiającego korzystanie z systemu automatycznej identyfikacji AIS – czyli będziemy tutaj z obowiązaniem do tego, aby wprowadzić to na poziomie ustawy, a także wprowadzić konieczność stosowania europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej EuRIS przyjętej przez CESNI w zakresie specyfikacji technicznej RIS. CESNI to jest Komitet do Spraw Standardów w Żegludze Śródlądowej Komisji Europejskiej wspólnie z Komisją Reńską. I tu jesteśmy właśnie... przystąpiliśmy do wdrożenia tej dyrektywy. Tworzymy projekt zmiany ustawy o żegludze śródlądowej, która będzie obejmowała te wskazane elementy.

Jeśli chodzi o drugi element, o cyfryzację procesów administracyjnych, tutaj też są głównie zadania Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, o których pan dyrektor powie szczegółowo. Ja tylko nadmienię, że chodzi o dołączenie do europejskiego systemu CEERIS, czyli raportowanie statków za pomocą jednej wspólnej platformy, a także tworzenie i integracja baz danych wspierających zarządzanie infrastrukturą i ruchem, czyli Polska Baza Danych Statków, Baza Danych Kwalifikacji, przygotowanie raportu zawierającego identyfikację, analizę, ocenę potrzeb cyfryzacji administracji żeglugi śródlądowej w kontekście zadań realizowanych na podstawie przepisów krajowych i unijnych.

I kolejnym elementem, o którym tu wspomni Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – bo oni stworzyli system – jest Wirtualny Informator Rzeczny. Jego zadanie to automatyzacja procesu rozliczania deklaracji dla żeglugi profesjonalnej i kompleksowe narzędzie do planowania przebiegu rejsu – tak w skrócie, ale jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to pani dyrektor też powie więcej na ten temat.

I jeszcze kolejny element to umożliwienie stosowania cyfrowych dokumentów, takich jak dziennik pokładowy, żeglarska książeczka pracy, dokumenty kwalifikacyjne. I w tym zakresie Komisja Europejska podejmuje działania. Przede wszystkim to komitet CESNI, który pracuje nad pewnymi rozwiązaniami i one później będą wdrażane w Polsce.

Tyle chciałam powiedzieć tytułem wstępu. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to pan dyrektor Piotr Durajczyk szczegółowo o reszcie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo za wstęp. Jedyna rzecz, która nas ogranicza, to godzina 11:00. Rozpoczynamy wtedy plenarne posiedzenie. Będą głosowania na sali. Ale do tej pory tak szczegółowo, jak tylko można. Tym bardziej że już nawet po tym wstępie wiadomo, że temat jest niezwykle interesujący i raczej zupełnie nieznanym.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Piotr Durajczyk:

Dobrze. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, pani dyrektor, dziękuję też za wstęp. Postaram się w takim układzie w te kilkanaście, kilkadziesiąt minut przedstawić system RIS. Jako nauczyciel akademicki i przez półtorej godziny byłbym w stanie dzisiaj na ten temat mówić.

Natomiast jeżeli chodzi o prezentację, to chciałbym skupić się na dwóch elementach, czyli z jednej strony o systemie RIS – bo sama nazwa RIS jest nam już bliska sercu, natomiast w wielu miejscach nieznaną. RIS jest skrótem angielskich słów River Information Services, czyli usługi informacji rzecznej. I to jest jedna część prezentacji. A druga część prezentacji to troszeczkę o przyszłości, o tym, co się już dzieje, ale co tak naprawdę zadzieje się za kilka, kilkanaście miesięcy – a mianowicie o cyfryzacji procesów w żegludze śródlądowej, o której pani dyrektor wspominała. Co jest istotne? Sam system RIS w Polsce został wdrożony zgodnie z dyrektywą z 2005 roku, która wymusiła wdrożenie tego systemu w Polsce na jednym krótkim odcinku Odrańskiej Drogi Wodnej, konkretnie na 97,3 km drogi wodnej w Szczecińskim Węźle Wodnym, pomiędzy granicą z morskimi drogami wewnętrznymi, czyli w Szczecinie, do małej miejscowości nadgranicznej Ognica. Tam droga wodna miała klasę czwartą i wyższą, i spełniała jeszcze drugi warunek, żeby ten system RIS był obowiązkowy w Polsce – a mianowicie łączyła się z drogą o podobnej klasie w innym państwie członkowskim. I jedynie ten krótki odcinek rzeki spełniał w Polsce te dwa parametry i dzięki temu musiał ten system w Polsce być wdrożony.

Natomiast patrząc na benefity, patrząc na to, jak ten system przyczyniał się do poprawy bezpieczeństwa, w kolejnych latach był w dalszym ciągu rozbudowany już bez tego obowiązku wprost wynikającego z dyrektywy. Najpierw był rozbudowany – tak jak pani dyrektor wspominała – o 150 km tak naprawdę do autostrady A2 łączącej Berlin z Warszawą. No i w tej chwili – o czym też za chwilę powiem – przeskakujemy troszeczkę dalej na południe. Bo będziemy chcieli ten system już niedługo uruchomić we wrocławskim węźle wodnym. Ale tutaj ten wrocławski węzeł wodny jest bardzo szeroko interpretowany, bo mówimy o 30 km na północ od Wrocławia aż do Kędzierzyna-Koźła – czyli tam właśnie wychodzi nam te 250 km.

Co jest istotne, system RIS składa się z kilku elementów. Z jednej strony mówimy o warstwie sprzętowej, czyli żeby świadczyć usługi, musimy w terenie zainwestować w infrastrukturę – infrastrukturę, która w dzisiejszych czasach niestety jest infrastrukturą krytyczną. Mówimy o systemie łączności, czyli o oparciu całego sposobu przesyłania informacji o nasze dedykowane łącze internetowe, najczęściej na naszych masztach. I to jest ten najtrudniejszy element, bo samo powieszenie jakiegokolwiek elementu, kamery, wodowskazu czy stacji hydrometeorologicznej, tym problemem nie jest. Najczęściej na mostach w małych czy większych miejscowościach prąd jest, czyli teoretycznie jest to proste zadanie. Natomiast dużo trudniejszym zadaniem jest w sposób ciągły, niezawodny przesyłanie tych danych z tych lokalizacji do serca systemu RIS, czyli tzw. zwanego centrum RIS. I centrum RIS dzisiaj znajduje się w Szczecinie, w naszej siedzibie. I te elementy sprzętowe, łączność plus różnego rodzaju urządzenia pomiarowe, służą do tego, żeby świadczyć usługi. Tych usług głównych, jak państwo widziecie na slajdzie, jest cztery. Ja zacznę od tych po lewej.

RIS NTS. NTS to skrót od Notices to Skippers, czyli komunikatów dla kapitanów statków.

ERI to elektroniczne raportowanie. To jest to, nad czym jeszcze pracujemy. Chcielibyśmy, żeby to elektroniczne raportowanie statków było obowiązkowe, ale żeby ten obowiązek został wprowadzony po prostu krokami – najpierw dla ładunków niebezpiecznych, a później dla kolejnych rodzajów statków.

VTT to system nadzoru nad bezpieczeństwem, najczęściej w oparciu o obraz kamer, w przyszłości o pracę sztucznej inteligencji, która będzie automatycznie wykrywała potencjalne niebezpieczne zagrożenia, a dzisiaj tak naprawdę w oparciu o pracę ludzi. Jeżeli byśmy mieli na sali osoby związane z morzem, to jest system troszeczkę podobny do systemu morskiego VTS – z tą małą różnicą, że na morzu, w portach przez ten VTS ten kapitanat portu może wydać bezpośrednie polecenie kapitanowi statku. Natomiast w przypadku żeglugi śródlądowej w cudzysłowie jesteśmy punktem informacyjnym, natomiast bez możliwości, bez prawa nakazania kapitanowi jakiegoś konkretnego działania. I to, co jest bardzo bliskie naszemu sercu – ostatni kafelek, czyli ECDIS, to są elektroniczne mapy nawigacyjne.

I tak jak wspominałem, sam system RIS jest realizowany w Polsce zawsze w uwzględnieniu tych trzech elementów. Czyli z jednej strony mamy szeroko rozumianą infrastrukturę i tak jak wspominałem, mówimy o kamerach, mówimy o sieci radiowej, ale też istotny jest choćby ten ostatni punkt, czyli infrastruktura DGPS. DGPS to jest tak zwany dyferencyjny GPS. Jak Państwo wiecie, sam GPS komercyjny, do którego każdy z nas ma dostęp, ma bardzo niewielką dokładność – 1-3 m, w zależności od szczęścia tak naprawdę i od woli jednego z państw. Natomiast my też wysyłamy poprawki do tego systemu i na urządzeniach statkowych dzięki naszym poprawkom tę pozycję statku jesteśmy w stanie określić z dokładnością do 2-3 centymetrów. I to już jest taka wartość, która pozwala nam bardzo precyzyjnie określić, gdzie jest statek. I wtedy też wiemy, czy statek się zmieści pod mostem, czy nie. To z takich też ciekawych rzeczy.

I druga rzecz – w tej chwili nasze urządzenia też będą służyły jako urządzenie uzupełniające sieć, choćby Instytutu Meteorologii, jeżeli chodzi o pomiary głębokości wody, bo też mamy kilka urządzeń zamontowanych na mostach, a właściwie pod mostami, które mierzą prześwit pod mostem w czasie rzeczywistym. I dzięki temu jesteśmy w stanie określić, jakie są poziomy wody. Wraz z rozwojem tej sieci marzy nam się, żeby rozwijać kolejne algorytmy, które będą choćby predykcyjną wodę zapewniały – czyli będą mówiły kapitanowi, że za 2-3 dni może się spodziewać większej ilości wody, albo za 2-3 dni tej wody będzie mniej, więc warto byłoby w podróż wyruszyć trochę szybciej.

I to, co jest istotne – wszystkie te usługi w Polsce są realizowane zgodnie z najnowszymi standardami Unii Europejskiej. Urząd żeglugi śródlądowej i jego pracownicy, jego eksperci biorą udział regularnie w spotkaniach grup roboczych. Te grupy robocze na przestrzeni lat zmieniały auspicja, pod którymi pracowały. Wcześniej to było porozumienie rządowe. Dzisiaj, tak jak pani

dyrektor powiedziała, to bardziej się koncentruje wokół CESNI. Natomiast nadal są to osoby związane z żegluga śródlądową we wszystkich znaczących krajach europejskich – znaczących pod względem żeglugowym, bo będą tam kraje zarówno Europy Środkowo-Wschodniej, jak Bułgaria, Rumunia czy Słowacja, ale też będą kraje Europy Zachodniej, gdzie ta żegluga tradycyjnie odgrywa ogromną rolę, jak Holandia, Austria czy Niemcy. Natomiast nie ma takich krajów, gdzie ta żegluga nie ma wymiaru międzynarodowego, jak Hiszpania czy choćby Skandynawia.

Również istotne są – tak jak powiedziałem, to jeden z naszych priorytetów – elektroniczne mapy nawigacyjne. I tutaj warto podkreślić, że urząd jest bardzo dobrze wyposażony, bo oprócz dronów lotniczych, czyli możliwości wykonywania samodzielnie ortofotomap, czyli robienia samodzielnego nalotu, robienia zdjęć na tej podstawie, rysowania linii brzegowej i później cały proces produkcyjny, który odbywa się u nas w urzędzie. Mamy zatrudnionych zarówno na umowę o pracę, jak i umowę zlecenie, czyli cywilnoprawne, hydrografów i klasy A i klasy B. Mamy statek pomiarowo-inspekcyjny, który jest odpowiednio wyposażony w echosondę jedno- i wielowiązkową. Robimy pomiary batymetryczne. No i mamy też najnowszy nabytek. Jesteśmy pierwszą instytucją w Unii Europejskiej, która kupiła drona pływającego, drona do wykonywania pomiarów na akwenach płytkich. Bo to też jest istotne, że statkiem jesteśmy w stanie bezpiecznie wpłynąć na akweny, gdzie mamy pewność, że jest co najmniej metr. Natomiast z punktu widzenia żeglugi istotne jest też zmapowanie miejsc, gdzie ta głębokość jest mniejsza, i określenie miejsc, gdzie jest dużo większe wypłylenie, które może stanowić potencjalne niebezpieczeństwo. Tak jak powiedziałem, od zrobienia zdjęcia lotniczego po pracę w terenie, po określenie, gdzie są poszczególne znaki, poszczególne elementy infrastruktury – to jesteśmy w stanie zrobić sami i to robimy. Natomiast oczywiście też w miarę swoich możliwości, bo niestety wielkość zespołu powoduje, że ten proces będzie trwał po prostu dłużej.

Natomiast jesteśmy jedną z nielicznych administracji w Europie, która stara się uzupełniać elektroniczne mapy nawigacyjne o warstwę batymetryczną, profesjonalnie zrobioną, zgodnie – tak jak wspominałem wcześniej – z najnowszymi standardami. I jeżeli standard w tej chwili mamy 2.4 i się zmienia, to automatycznie polska administracja stara się te mapy uzupełniać do najnowszego standardu w oparciu o najnowsze wytyczne.

To, co jest też istotne dla poprawy bezpieczeństwa, zwłaszcza w regionie Szczecińskiego Węzła Wodnego, gdzie nie wszyscy kapitanowie mówią w języku polskim, to są komunikaty dla kapitanów statków. Te komunikaty są przygotowywane zgodnie z międzynarodowym standardem w sposób ustrukturyzowany komputerowo. A to pozwala na to, że komunikat po pierwsze, jest wyświetlany choćby na elektronicznej mapie nawigacyjnej – czyli jeżeli coś się dzieje, kapitan ma mapę elektroniczną włączoną, podłączoną do internetu, wyświetli mu się ikonka z informacją, że czeka na niego jakieś niebezpieczeństwo – a po drugie ten komunikat, ta informacja wyświetli mu się w jego języku narodowym. Czyli jeżeli byśmy mieli kapitana polskiego, który płynie po holenderskich drogach wodnych, to dzięki temu, że ten system w Holandii działa, wyświetli mu się ta informacja po polsku. Ale w drugą stronę, jak mamy kapitana niemieckiego czy jakiegoś innego, to ta informacja może mu się wyświetlić też w jego języku ojczystym. I dzięki temu w 23 językach oficjalnych te komunikaty są wyświetlane. Choć trzeba wskazać, że sam Urząd Żegluga Śródlądowej w Szczecinie, czy też inne urzędy nie są twórcami komunikatów, bo komunikaty wydają najczęściej RZGW, choć też w niektórych przypadkach inne instytucje – takie jak jeszcze niedawno w Szczecinie PKP PLK, które odpowiadało za obsługę mostu podnoszonego. Na szczęście już ten problem został rozwiązany, więc tych komunikatów z PLK-i już za dużo nie ma. Natomiast też warto na to zwrócić uwagę. Planujemy tę usługę rozszerzać na kolejne obszary. Też tutaj z Wodami Polskimi podjęliśmy jakiś czas temu współpracę, żeby zrobić RIS Index, czyli takie zestawienie obiektów i podział rzeki w ten sposób, żeby te komunikaty można było w prosty i niezawodny sposób wystawiać.

Ta kolejna usługa, o której mówiłem, że jest troszeczkę bliźniakiem morskiego VTS-u, to VTT – Vessel Tracking and Tracing, czyli śledzenie i namierzanie statków. Śledzenie i namierzanie może się źle kojarzyć, ale generalnie chodzi o to, żeby zobaczyć, kogo mamy na naszej drodze wodnej. Pani dyrektor wspominała o obowiązku AIS-u. Trzeba powiedzieć, że co do zasady polskie statki są już wyposażone w system AIS, bo pływają w Niemczech i w Niemczech ten obowiązek jest już od dawna. Większość statków korzysta z tego AIS-u, choć są nieliczne jednostki, gdzie kapitanowie po przekroczeniu granicy, nawet jeżeli mają te urządzenia, po prostu je wyłączają. Tych powodów może być kilka. Ja się odważę powiedzieć o jednym, czyli choćby kwestia uniknięcia odpowiedzialności za ewentualne przekroczenie prędkości – bo też takie ograniczenie

mamy na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Natomiast jeżeli mamy statki, które nie mają AIS-u, to staramy się te statki identyfikować w oparciu o zapisy z monitoringu. Mamy w tej chwili ponad 50 kamer w systemie. Jesteśmy jedyną instytucją, która patrzy na to, co się dzieje na drodze wodnej. I tym się różnimy na przykład od policji czy od monitoringu miejskiego, gdzie często ta rzeka czy ta droga wodna pojawia się w tle lub tylko urywkowo.

Oczywiście z uwagi na to, że jesteśmy pomni tego, jaka jest sytuacja bezpieczeństwa w Polsce, ten system monitoringu w każdym miejscu jest udostępniany na potrzeby innych instytucji – na potrzeby RZGW w trakcie akcji lodołamania, czy na potrzeby policji, choćby Komisarjatu Wodnego Policji w Szczecinie, ale też na potrzeby SOK-u, czyli dla potrzeby kolei. Rozmawiamy też z różnymi podmiotami publicznymi, najczęściej z uniwersytetami, na temat wspólnego projektu, który miałby na celu maszynowe identyfikowanie potencjalnych niebezpiecznych sytuacji. Ale myślę, że na ten temat może w innej prezentacji, bo za dużo czasu już nie ma.

Natomiast istotny jest ten system łączności w oparciu o dwa kluczowe podsystemy, czyli system AIS – automatycznego identyfikowania statku – i system łączności głosowej, czyli VHF. No i to jest realizowane oczywiście zgodnie z najnowszymi standardami. Jak państwo pozwolicie, opuszczę i przejdę do rozwoju systemu RIS. Jak już wcześniej wspominałem, system rozwijany jest de facto ciągle chyba od 16 lat, jeżeli się nie mylę – bo tyle lat już... Od 2010 roku. To jest mniej więcej moment, kiedy ja do urzędu przyszedłem, tak że to już 16 lat. Prawie jak wyrok...

Projekty realizowane do tej pory to pilotażowe wdrożenie, czyli ten pierwszy etap, później drugi etap to pełne wdrożenie. A w tej chwili realizujemy już jeden większy projekt, mam nadzieję, że podzielny na kolejne etapy. Docelowo chcielibyśmy doprowadzić do tego, żeby system RIS był na całym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej od Szczecina do Gliwic. Natomiast jeszcze rozmawialiśmy też z panią dyrektorką i z departamentem, że docelowo chcielibyśmy ten system też rozszerzyć o dolny odcinek Wisły. Natomiast to jeszcze jest w fazie bardziej planistycznej niż faktycznej realizacji. Natomiast co jest istotne, to z jednej strony my, rozbudowując system, oczywiście dbamy o rozbudowę infrastruktury – bo to są nasze oczy i uszy. Natomiast także dbamy o to, żeby te zebrane dane były w taki sposób prezentowane potencjalnym użytkownikom, żeby mogli z tego systemu korzystać, żeby ten system miał wartość dodaną i wartość samą w sobie. I tutaj warto zwrócić uwagę, że wraz z rozwojem techniki, wraz z rozwojem także technologii informatycznych, sama rola systemu RIS się zmieniła. A mianowicie systemu, który służył typowo bezpieczeństwu żeglugi, służył wyłącznie na początku potrzebom administracji publicznej – coraz bardziej ewoluuje nie tylko jako system dla żeglugi profesjonalnej, ale także dla przeciętnego interesariusza, moglibyśmy powiedzieć, drogi wodnej, nawet turysty czy nawet osoby, która w sposób rekreacyjny korzysta z danego akwenu. Bo dzisiaj tak naprawdę bariera technologiczna nie istnieje, jeżeli chodzi o możliwość korzystania z systemu. Wystarczy telefon, wystarczy telefon z GPS-em, podłączeniem do internetu i pobraniem bezpłatnej aplikacji przeglądarkowej, żeby już będąc na wodzie mieć bardzo dokładną pozycję swojego kajaka czy swojej łódki i z tego systemu nieodpłatnie korzystać. Natomiast cały czas na szczęblu Unii Europejskiej trwają prace nad poprawą i funkcjonalności i ergonomiczności tego systemu. Te prace prowadzone są w tej chwili przede wszystkim w oparciu o projekt RIS COMEX 2, do którego Polska przyłączyła się – do drugiej edycji dwa lata temu. I tutaj, jak pani dyrektorka wspomniała, też mamy swoje zadania.

Mamy zadania, które są zadaniami narodowymi i zadania, które są zadaniami wspólnymi dla wszystkich partnerów. I jednym z takich zadań, które najpierw miało być zadaniem narodowym, natomiast było na tyle ciekawe, że zostało przyjęte przez pozostałych partnerów jako zadanie wspólne, jest budowa przeglądarki do map. Bo dzisiaj, tak jak wspomniałem, żeby przeglądać te profesjonalne mapy, trzeba pobrać nieodpłatnie dedykowane oprogramowanie. Natomiast z panią dyrektorką rozmawiamy od wielu lat, żeby ułatwić ten proces choćby pozyskiwania informacji przez turystów. Chcielibyśmy, żeby ta przeglądarka była po prostu osadzona na stronie internetowej, żeby można było, tak jak jest w Google Maps, wybierać sobie warstwy i żeby dzięki temu to po prostu było łatwiejsze do wykorzystania.

I jak państwo widzą, na tej mapce Polska jest w dość dużym gronie państw, państw, chciałoby się powiedzieć, wiodących, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową w Europie. Te państwa wyróżnia, tak jak powiedziałem wcześniej, od innych to, że mają żeglugę o znaczeniu międzynarodowym. To znaczy żeglugę transgraniczną. I dzięki temu albo przez to są zmuszone ze sobą współpracować. Obecnie mamy 23 partnerów, 16 państw, które biorą w tym udział. Polska dołączyła do tego grona razem ze Szwajcarią. Na mapie też widać Ukrainę, ale w tej chwili Ukraina

ze względu na to, co się dzieje, jest obserwatorem – natomiast też pokazuje to potencjał samej inicjatywy. I tak jak wspominałem, ten projekt przede wszystkim ma na celu stworzenie wspólnych, jednych ram przede wszystkim dla profesjonalnych użytkowników drogi wodnej, choć część z nich jest też robiona czy projektowana dla do tego, żeby także nieprofesjonaliści mogli korzystać.

Dla nas istotne na pewno są dwie rzeczy, czyli z jednej strony pełne wejście do portalu europejskiego EuRIS. My już własnymi siłami przetłumaczyliśmy ten portal na język polski i w tej chwili na dniach powinna pojawić się warstwa językowa. To jest pierwszy krok. No i drugi krok to jest zasilenie tego systemu naszymi własnymi danymi, żeby docelowo te narzędzia, które już zostały zaimplementowane w innych krajach, jak na przykład planowanie podróży, mogło się odbywać i na terenie Polski, i do terytorium Polski. To znaczy, wyobrażamy sobie – i tak to powinno funkcjonować docelowo – że na przykład kapitan wypływający z portu w Szczecinie wpisuje sobie kurs w porcie w zachodnich Niemczech, a system mu automatycznie generuje drogę, po której powinien popłynąć. Bo czasami jest alternatywa. Ale także – i to jest ważniejsze – pokazuje mu pewne ograniczenia, jeżeli chodzi o wymiary statku, czy też jeżeli chodzi o na przykład czas pracy śluzy. Tak że to jest coś, co już powstało. Natomiast Polska, w momencie, kiedy dołączy w pełni, zasili także to narzędzie swoimi danymi. I to z automatu powinno być uzupełnione. To powinno się zadziać w ciągu najbliższych kilku miesięcy. W tej chwili jesteśmy na etapie dołączania do tego systemu. Oficjalnie zgłosiliśmy chęć wejścia. W tej chwili mamy fazę testową. I tak jak powiedziałem – najpóźniej pod koniec przyszłego roku zarówno to narzędzie, jak i kolejne, czyli elektroniczne raportowanie, powinno być w Polsce zgodnie z najnowszymi standardami zaimplementowane.

I to drugie narzędzie też jest bardzo istotne, bo ono pozwoli na odpowiednio szybkie przekazywanie informacji wrażliwych na przykład do portu w Szczecinie. Jeżeli będziemy mieli informację od strony niemieckiej – a taki jest zamysł choćby, że płynie statek z jakimś ładunkiem – to ta informacja będzie przekazywana w wymaganym czasie. Co to znaczy? Ona może być od razu przekazana, albo może być na przykład przekazana – jeżeli port w Szczecinie by sobie zażyczył – dwa dni przed planowanym przyłynięciem tego statku do odpowiedniej osoby w porcie. I to jest nowość. Bo do tej pory, jak sama nazwa wskazuje, mówimy o CEERIS, czyli Central European, czyli narzędziu, które służyło początkowo na Dunaju. Natomiast najnowsza zmiana jest taka, że w tym roku przystępują do tego Niemcy i Szwajcarzy razem z Luksemburgiem. Natomiast dosłownie tydzień temu także oficjalnie chęć dołączenia do tego mechanizmu zasygnalizowała Francja. Tak że z tej części wschodnioeuropejskiej czy centralnoeuropejskiej – bo tutaj pomysłodawcą była Austria – doszliśmy do narzędzia, które będzie za chwilę tym wiodącym i zastąpi lokalne narzędzie do raportowania. To jest też ciekawe, bo są kraje takie jak Rumunia czy Bułgaria, które wręcz zrezygnowały z własnych systemów i wprowadziły obowiązkowe raportowanie właśnie w tym narzędziu. Ma to plusy oczywiście, bo dzięki temu też zapewniona jest interoperacyjność danych, no i też oczywiście później kwestia odpowiedniego języka.

Ja, żeby nie przedłużać, chciałbym tylko zaznaczyć, że te prace nad poprawą usług w ramach tego projektu RIS COMEX 2 realizowane są w wielu dziedzinach tych usług, które świadczymy. Także pewne części jak mapy udaje nam się w ramach tych dodatkowych środków pozyskać. Nie dalej jak wczoraj podpisaliśmy ostatnią część, ostatnią umowę w ramach przetargu na wykonanie ortofotomapy dla całej Odrzańskiej Drogi Wodnej. Tak że na pewno do końca roku powinniśmy mieć ortofotomapę dla całego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej objętej potencjalnym systemem RIS. I dzięki temu docelowo chcielibyśmy także krok po kroku tę elektroniczną mapę nawigacyjną, być może w niektórych miejscach najpierw bez warstwy batymetrycznej, ale jednak stworzyć. To jest ta pierwsza część.

Drugą już postaram się trochę szybciej przedstawić. To jest poprawa samej administracji żeglugi śródlądowej. To jest kluczowe ze względu na to, że urzędy nie są największymi podmiotami. Natomiast tych zadań nam całkiem przybywa, bo trzeba powiedzieć, że we wszystkich urzędach pracuje w tej chwili około 100 osób. Natomiast musimy zapewnić bezpieczeństwo na terenie całego kraju. Jak też państwo wiecie, co roku popularność tej formy odpoczynku wzrasta. W związku z tym z jednej strony oczywiście walczymy o większą etatyzację, ale z drugiej strony staramy się jak najbardziej efektywnie wykorzystać te zasoby, które tu i teraz mamy. Też liczymy na to, że właśnie ta cyfryzacja będzie jednym z elementów, który pozwoli nam na jeszcze sprawniejsze wypełnienie tych obowiązków, które mamy. Dla nas na pewno to, co też pani dyrektor wspominała, istotnym jest choćby koncepcja z drugiego punktu – jeden punkt dostępowy. Czyli żeby wiele rzeczy dało się do domu załatwić, żeby w cudzysłowie armatora

czy to użytkownika drogi wodnej, interesariusza zaprząć do tego, żeby wypełnił swoje dane, żeby te dane nie były drugi raz wypełniane w urzędzie, przepisywane. To są także kwestie przesyłania informacji, kwestia przepływu danych, udostępnienia tych danych na zewnątrz. Taki przykład – jeszcze kilka lat temu choćby zapytana o to, czy ktoś jest właścicielem statku ze strony komorników czy sądu, było bardzo niewiele. Natomiast dzisiaj, wraz z bogaceniem się społeczeństwa, coraz częściej sądy pytają urzędy o to, czy ktoś posiada jednostkę. Do tej pory w Szczecinie, mieliśmy ambitnego komornika z Poznania. Potrafił wysłać kilkanaście pism w miesiącu. Natomiast jeżeli popatrzymy, ile jest takich potencjalnych podmiotów zainteresowanych, to na pewno mamy świadomość, że trzeba tę informację w inny sposób udostępnić, żeby dało się to zrobić. I tak jak państwo widzicie, podzieliliśmy sobie te zadania na różne priorytety. Dla nas także istotne jest, żeby żegluga śródlądowa zaistniała w ogólnym odbiorze ludzi. Jedną z takich możliwości poprawy jest na pewno dodanie odpowiednich dokumentów do aplikacji mObywatel. I to jest coś, o czym myślimy, o czym marzymy. Nie jest to zadanie oczywiście proste. Natomiast na pewno to by bardzo mocno z jednej strony ułatwiło pracę choćby tym osobom, które odpowiadają za bezpieczeństwo, bo często jest tak, że osoby będące na statkach albo mniejszych jednostkach w cudzysłowie nie mają dokumentów, albo nie chcą mieć tych dokumentów. A z drugiej strony na pewno ułatwiłoby to, też samym użytkownikom, możliwość choćby wynajęcia jakichś jednostek w różnych punktach prywatnych. Patrzę na czas. Jeszcze chwilę i już będę kończył. Jeżeli chodzi o główne założenia, to marzy nam się przede wszystkim to, żeby pewne procesy były z automatu wykonywane, żeby także administrator czy użytkownik miał informację wcześniej, że coś mu się kończy, że o czymś powinien pamiętać. Czyli to, co też znamy z innych miejsc w sektorze, choćby prywatnym. W tej chwili Urząd Żegluga Śródlądowej pracuje przede wszystkim nad analizą potrzeb. To już zakończyliśmy. W tej chwili podpisaliśmy umowę i w ciągu najbliższych kilku miesięcy planujemy przygotować taką wstępną wizję, jak ten system powinien wyglądać, jakie usługi powinien świadczyć, jakie potrzeby powinien zaadresować. Bo na tej podstawie będziemy chcieli aplikować o środki zewnętrzne na realizację tego projektu. Sam pomysł e-żegluga był już kilka lat temu. Wtedy myśleliśmy o dużym projekcie, który kompleksowo miał rozwiązać wszystkie nasze problemy. Natomiast ze względu też na doświadczenia dotychczasowe, a także, nie ukrywajmy, trudności w pozyskaniu aż tak znacznych kwot... Bo jeżeli mówimy o takim kompleksowym rozwiązaniu problemu, to wtedy mówilibyśmy o 70 mln zł. Natomiast dzisiaj zmieniliśmy podejście. Chcemy to robić etapami. Chcemy zacząć od rozwiązywania najistotniejszych problemów, żeby z jednej strony użytkowników przyzwyczaić do nowego systemu, a z drugiej strony, żeby pomalutku później ten system rozbudować – bo nie chcielibyśmy być uzależnieni od jednego podmiotu, jednego dużego wykonawcy, który później by dyktował warunki, jeżeli chodzi o ewentualną rozbudowę czy utrzymanie systemów. Tak że w tej chwili wybraliśmy ten, jak powiedziałem, wariant etapowy i wierzymy, że to po pierwsze, przyniesie szybsze efekty. Powinno na pewno nam zminimalizować potencjalne ograniczenia. No i na pewno też powinien być to proces, w którym, dzięki temu, że jest etapowany, także mniejsze podmioty mogłyby być potencjalnymi wykonawcami.

Jak wspominałem wcześniej, tych odbiorców mamy kilku zidentyfikowanych. Jeżeli chodzi o załogę, to chcielibyśmy zaoferować mobilną aplikację. Chcielibyśmy, żeby też te dokumenty, które potencjalni interesariusze dostarczają do urzędu, mogły być zintegrowane z mObywatelem, ale także systemem doręczeń. Pracujemy nad tym, żeby wprowadzić ten elektroniczny rejestr marynarzy. I docelowo także portal szkoleniowy. Bo przy Urzędzie Żegluga Śródlądowej w Szczecinie funkcjonuje centralna komisja egzaminacyjna. I też chcielibyśmy docelowo w jednym miejscu i stworzyć narzędzie do egzaminowania, ale także żeby wyrównać szanse poszczególnych osób, przygotować platformę e-learningową, zarówno z pytaniami, jak i materiałami do edukacji.

Jeżeli chodzi o statki, to cyfrowe dokumenty, monitoring floty dla armatorów choćby i cyfryzacja tych wniosków, które dzisiaj nie są cyfrowe. Drogi wodne to przede wszystkim współpraca z Wodami Polskimi. Tutaj chcielibyśmy także stworzyć portal, który miałby uzupełniać to, co Wody Polskie świadczą. Tylko my bardziej patrzymy na tę sprawę w kontekście międzynarodowym.

I jeżeli chodzi o administrację, to przede wszystkim to, co też pani dyrektor mówiła – my odpowiadamy za bazę danych statków, bazę danych kwalifikacji. Chcielibyśmy je całkowicie przebudować, żeby były bardziej odporne na potencjalne zagrożenia zewnętrzne, ale także, żeby były bardziej intuicyjne i żeby po prostu były ze sobą współdziałające. Żeby jeden profil użytkownika można było wykorzystać zarówno w zakładce „załogant”, jak i „właściciel floty”, jak i choćby „edukacja”.

I chyba tyle. Mam nadzieję, że nie przesadziłem z czasem.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że z państwa strony...

To bym bardzo prosił krótko, bo mamy pytania. I chcielibyśmy chociaż...

To może tak. Otwieram dyskusję i faktycznie najpierw szybciutko pytania, potem zobaczymy, czy nam jeszcze wystarczy czasu.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Takie jedno pytanko dotyczące mObywatela. Bo pan powiedział, że podpięcie do systemu jest problematyczne. Dlaczego tak to jest?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

A ja podbijam to, bo właśnie otworzyłem sobie swojego. To tutaj można sobie ściągnąć na przykład legitymację członka związku zawodowego albo biegłego rewidenta, albo doradcy... Poseł to już jest od dawna. Ale mamy naprawdę różne dokumenty zawodowe. I tak pomyślałem, że nie tylko tych, o których państwo mówicie, że zawodowych kapitanów czy zawodowych załóg, ale tutaj aż się prosi, żebyśmy mieli również te wszystkie uprawnienia, które mamy, związane z żegluga uprawianą amatorsko. Bo bardzo często te dokumenty gdzieś się topią, giną. O telefon dbamy najbardziej. Jest to jedyna czasami szansa, żeby odzyskać ten element.

I od razu drugie pytanie. Wpisałem: „RIS Polska aplikacja”. Nie wyświetliło mi się. Jak nazywa się ta aplikacja? Jak ją odszukać?

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Piotr Durajczyk:

Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie, to trzeba zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa danych. My dzisiaj jesteśmy na początku drogi, jeżeli chodzi o tworzenie jednej profesjonalnej, stabilnej bazy danych. Do tej pory powstawały bazy danych w oparciu o lokalne środowiska teleinformatyczne. I one dzisiaj nie są wystarczające, żeby zapewnić taki poziom bezpieczeństwa, który pozwoliłby nam dołączyć do aplikacji mObywatel. Czyli to nie jest problem po stronie dysponentów mObywatela, tylko my musimy dzisiaj od początku do końca stworzyć na nowo bazę danych. I dopiero mając już wykonane w tych najnowszych standardach bazy danych, mając świadomość, że one są w odpowiedni sposób zabezpieczone, będziemy mogli aplikować o to, żeby taki dostęp uzyskać. Natomiast zadanie nie jest o tyle łatwe, że z jednej strony przepisy się zmieniają i choćby przepisy kwalifikacyjne były wdrożone dwa lata temu. Też mówiąc bardzo dyplomatycznie – Komisja Europejska zmieniała filozofię w trakcie tworzenia. Bo najpierw miała być jedna centralna baza kwalifikacji. Miała być prowadzona przez Komisję Europejską i do tej bazy danych państwa członkowskie miały się dołączać. A później Komisja, w związku z własnymi problemami z informatykami, stwierdziła, że nie będzie tworzyła bazy danych kwalifikacji, tylko stworzy mechanizm koordynujący pomiędzy bazami narodowymi. No i w związku z tym, że Polska była jedną z kilku administracji, które własnej bazy centralnej, narodowej nie miała, a Komisja wycofała się z budowy centralnego narzędzia, to musieliśmy podjąć działania szybko, żeby jakieś rozwiązanie znaleźć, które pozwalałoby nam dalej wydawać dokumenty. Natomiast inną rzeczą jest, że nadal musimy stworzyć od początku do końca po prostu bazę danych.

Natomiast odpowiadając na drugie pytanie, to jeżeli chodzi o aplikacje, jest EuRIS. Polskiej aplikacji jeszcze jako takiej nie ma. Te aplikacje dzisiaj są w oparciu o usługi webowe. Czyli na stronie internetowej, jakby pan przewodniczący wszedł, bodajże... RIS Portal...

EuRIS? EuRIS – tam będzie portal. Tam można wybrać język. Nie pamiętam w tej chwili, na kiedy planowana jest aktualizacja, żeby był język polski.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

OK. Dziękuję bardzo. Pani dyrektor?

Pełniąca obowiązki zastępcy dyrektora Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie Anna Maria Landowska:

Dzień dobry. Przekazałabym głos panu Wojciechowi Płasce, kierownikowi Wydziału Śródlądowych Dróg Wodnych. Dziękuję.

Kierownik Wydziału Śródlądowych Dróg Wodnych w Departamencie Ochrony przed Powodzią i Suszą w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie Wojciech Płaska:

Dzień dobry. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za przekazanie głosu. Ja też patrzę na zegarek i wiem, że mam dosłownie, jak podejrzewam, dwie minuty.

Pięć? Dobrze. Szanowni państwo, tutaj my również staramy się jako administracja drogi wodnej iść z duchem czasu i dostarczać nowoczesne e-usługi cyfrowe użytkownikom śródlądowych dróg wodnych. Nasze doświadczenia... No tutaj trudno jest dorównać 16-letniemu doświadczeniu Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie. Natomiast tak jak wspomniałem, my również staramy się te e-usługi dostarczać. I tak na przełomie 2023 i 2024 roku, a tak naprawdę tym pierwszym pełnym rokiem użytkowania systemu informatycznego Wirtualny Informator Rzeczny – bo to właśnie o tym systemie dwa słowa chcę powiedzieć – ten 2024 rok jest pierwszym rokiem pełnego użytkowania tego systemu i oddania go do użytku użytkownikom śródlądowych dróg wodnych. I o ile za pośrednictwem tego narzędzia, tego systemu również staramy się dostarczać takich funkcjonalności, jak właśnie nawigacja, wyznaczanie trasy rejsów wraz z wyświetlaniem warstw dotyczących czy oznakowania nawigacyjnego, czy komunikatów nawigacyjnych publikowanych przez administrację drogi wodnej, o tyle tutaj bardzo istotną funkcjonalnością tego systemu i istotną, wydaje mi się, e-usługą dostarczaną użytkownikom dróg wodnych jest usługa scyfrzowania poboru opłat za przejścia przez śluzy i pochylnie żeglugowe. I tutaj, o ile to narzędzie jest dedykowane głównie tej rosnącej w siłę żegludze turystycznej, rekreacyjnej i użytkownikom indywidualnym... I to realizujemy za pomocą po prostu możliwości zakupu e-biletu na śluzę i pochylnię. Również Wirtualny Informator Rzeczny dostarcza narzędzia, które cyfrzuje i daje możliwość cyfrowego uiszczania opłat, również za użytkowanie śródlądowych dróg wodnych i składanie cyfrowych deklaracji przez tych użytkowników profesjonalnych. Czyli przez tych wszystkich armatorów, którzy realizują przewozy pasażerskie czy towarowe innymi jednostkami niż małe statki – czyli powyżej 15 ton i służące do przewozu więcej niż 12 pasażerów. Tak że tutaj oczywiście poza tymi funkcjonalnościami dotyczącymi właśnie wyświetlania oznakowania nawigacyjnego i nawigowania po śródlądowych drogach wodnych, tutaj już my rozwijamy te funkcjonalności dla wszystkich śródlądowych dróg wodnych w kraju. Stawiamy również na tę cyfrzację opłat. To zainteresowanie, chciałbym powiedzieć, że rośnie. To może nie jest wzrost bardzo radykalny, natomiast o ile w pierwszym roku funkcjonowania systemu WIR możemy mówić o około 2% sprzedanych biletów na śluzę i pochylnie żeglugowe, tak już w kolejnym, 2025 roku, dobiegliśmy do niemal 10%. Zatem patrząc jakby perspektywicznie w przyszłość, myślę, że możemy optymistycznie w tę przyszłość patrzeć, obserwując to, jak te wzrosty wyglądały, jeżeli chodzi o sprzedaż biletów do tej pory.

Myślę, że na ten moment tyle. A jeżeli kiedyś jeszcze będzie okazja, to chętnie się podzielimy szerszymi informacjami.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że na pewno będzie okazja w przyszłym roku, przed sezonem. To taka od razu może prośba również do nas, do sekretariatu – żebyśmy uwzględnili państwa informacje, ale z takim szczególnym naciskiem na indywidualnego, turystycznego klienta, który pojawia się na wodzie, z czego on będzie mógł korzystać. Myślę, że każdy z nas, kto pływa, jak tylko będzie miał możliwość korzystać zarówno tej z tych map jak najbardziej szczegółowych, które zapewniają bezpieczeństwo, jak i też z tych wszystkich usług, które pozwalają lepiej funkcjonować – znaczy nie szukać kogoś, komu trzeba zapłacić, tylko zrobić zapłatę w sposób elektroniczny – będą zyskiwały na popularności. Nie ma od tego odwrotu – tu w ogóle nie ma o czym rozmawiać. Jesteśmy przekonani, że to jest... Myślę, że zakres tego, o czym państwo mówicie, jest raczej nieznan. Jest daleko bardziej posunięty, niż by się wydawało, ze względu na zakres funkcjonowania żegluga śródlądowej w Polsce. A więc warto o tym mówić. Warto o tym mówić, warto się chwalić, ale też pokazywać funkcjonalności, z których można po prostu korzystać. A wiele osób nie ma tak zwanego zielonego pojęcia, że aż tak szczegółowe dane w Polsce funkcjonują i możemy z nich po prostu korzystać bezpłatnie. To jest też ważne. Bo większość map, jeżeli chodzi o morze, jest bardzo krótko bezpłatna, a potem jest natychmiast płatna i to wcale nie mało. A więc ten element jest też niezwykle ważny.

Bardzo państwu za dzisiaj dziękuję. Jesteśmy umówieni pewnie na takie przedsezonowe spotkanie podkomisji w przyszłym roku, żeby pokazać zmiany, które zaszły. Może właśnie ten mObywatel i jeszcze parę innych elementów, które dzisiaj państwo planujecie, już będzie wtedy działało.

Zamykam dyskusję i posiedzenie. Dziękuję państwu bardzo za obecność.