 Warszawa, */elektroniczny znacznik czasu/*

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

***Konrad Szymański***

Sygn. DPUE.920.296.2022.AR(2)

dot.: DGWiŻŚ-1.0210.3.2021 z 09.03.2022 r.

**Pan Andrzej Adamczyk**

**Minister Infrastruktury**

**Opinia**

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej,* wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektemustawypozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

1. Celem projektowanej ustawy jest transpozycja *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej*, *dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia* oraz *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie*. Chciałbym zwrócić uwagę na brak wdrożenia niektórych definicji wynikających z dyrektywy 2017/2397. W dołączonej do projektu ustawy tabeli zgodności brakuje wskazania wdrożenia definicji: kompetencji, żeglarskiej książeczki pracy, dziennika pokładowego, aktywnej żeglarskiej książeczki pracy, żeglugi sezonowej. W sytuacji, w której wdrożenie tych definicji można wywieźć z innych niż słowniczek przepisów ustawy, powinny one zostać przywołane w tabeli zgodności.
2. W art. 3 pkt 3 dyrektywa 2017/2397 wprowadza definicję statku, który oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski. Definicja statku, określona w art. 6 ust. 1 *ustawy o żegludze śródlądowej* w obecnym brzmieniu, nie obejmuje jednak statku morskiego. Rozważenia wymaga zatem uzupełnienie tej definicji.
3. W art. 8 ust. 1 dyrektywy 2017/2397 określone zostały kryteria klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim. W dołączonej do projektu ustawy tabeli zgodności wskazano, że przepis ten jest wdrożony *rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego*, wydanym na podstawie art. 18 *ustawy – Prawo wodne*. W tym kontekście chciałbym wskazać na brak prawidłowej transpozycji przywołanego przepisu dyrektywy, ponieważ wskazane rozporządzenie Rady Ministrów nie odnosi się w ogóle do kwestii dróg wodnych o charakterze morskim, a reguluje granice między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego. Wyjaśnienia wymaga również sposób powiadamiania Komisji Europejskiej o zakwalifikowaniu określonego odcinka śródlądowej jako drogi wodnej o charakterze morskim, zgodnie z art. 8 ust. 2 dyrektywy 2017/2397.
4. Chciałbym zwrócić uwagę na niekompletne wdrożenie art. 15 dyrektywy 2017/2397. Zgodnie z tym przepisem w przypadku, gdy państwo członkowskie stwierdzi, że świadectwo kwalifikacji wydane przez właściwy organ w innym państwie członkowskim nie spełnia warunków określonych w tej dyrektywie, lub w przypadku gdy istnieją względy bezpieczeństwa lub porządku publicznego, właściwy organ zwraca się do organu wydającego, aby rozważył zawieszenie tego świadectwa kwalifikacji. W projektowanym art. 36g ust. 3 brakuje wskazania kryterium bezpieczeństwa lub porządku publicznego jako podstawy do wystąpienia z wnioskiem do właściwego organu państwa członkowskiego, wydającego świadectwo kwalifikacji, o zawieszenie tego świadectwa. W związku z tym projektowany przepis ustawy wymaga uzupełnienia.
5. Celem projektowanej ustawy, zgodnie z dodawanym odnośnikiem, jest również wdrożenie *dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia*. W tym kontekście należy wskazać, że do projektu ustawy nie dołączono jednak tabeli zgodności wskazującej, które przepisy tej dyrektywy zostały wdrożone w odpowiadających im przepisach projektowanej ustawy. W  projektowanej ustawie, projektodawca w doniesieniu do wymagań dla symulatorów (projektowany art. 36k – załącznik III do dyrektywy 2020/12) oraz oceny stanu zdrowa (projektowany art. 36b – załącznik IV do dyrektywy 2020/12) odwołuje się bezpośrednio do przepisu kompetencyjnego dla Komisji Europejskiej do wydania aktu delegowanego, wynikającego z dyrektywy 2017/2397.

Dyrektywa delegowana (2020/12) została przyjęta i zgodnie z jej artykułem 5 ust. 1 powinna zostać transponowana do prawa krajowego. Samego odwołania do przepisu kompetencyjnego do wydania dyrektywy delegowanej w takiej sytuacji nie można uznać za prawidłowe wdrożenie dyrektywy 2020/12.

Ponadto w projekcie ustawy pominięto wdrożenie uregulowanych w dyrektywie 2020/12 standardów kompetencji (załącznik I do dyrektywy) oraz standardów dotyczących egzaminów praktycznych (załącznik II do dyrektywy). Mając powyższe na względzie wyjaśnienia wymaga sposób wdrożenia dyrektywy 2020/12, rozważenia wymaga również uzupełnienie projektu ustawy o delegacje ustawowe do wydania aktów wykonawczych, które będą wdrażały odpowiednie załączniki dyrektywy 2020/12.

Konieczne jest również opracowanie tabeli zgodności. Zgodnie z § 30 Uchwały Rady Ministrów - Regulamin pracy Rady Ministrów, do projektu ustawy wdrażającej prawo Unii Europejskiej dołącza się tabelaryczne zestawienie przepisów dyrektywy lub dyrektyw, których wdrożenie jest celem projektu, oraz projektowanych przepisów prawa polskiego. Tabelaryczne zestawienie powinno być uzupełnione o informację umożliwiającą, obok weryfikacji kompletności wdrożenia przepisów prawa UE, również identyfikację przepisów, których przyjęcie nie jest wymagane przez prawo UE (tzw. odwrócona tabela zbieżności).

Przypominam również, że notyfikacji kompletnej transpozycji dyrektywy w Bazie Notyfikacji Krajowych Środków Wykonawczych (obecnie Baza Themis/Directives) towarzyszyć musi jednoznaczne wskazanie przepisów wdrażających poszczególne przepisy dyrektywy (tabela zgodności). Na obowiązek dołączania takich informacji wskazuje Komisja Europejska powołując się na wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie C-543/17 Komisja/Belgia.

1. W projektowanej ustawie, w art. 1 pkt 1, projektodawca aktualizuje odnośnik do tytułu *ustawy dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej*, w jej obecnym brzmieniu. Wskazać należy, że głównym aktem wdrażającym dyrektywy wymienione w pkt 1 niniejszej opinii jest projektowana ustawa o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej. W związku z powyższym należy uzupełnić odnośnik do tytułu projektowanej ustawy zmieniającej informujący, że ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywy.
2. Z projektowanej ustawy oraz z dołączonej do projektu ustawy tabeli zgodności wynika, że część przepisów dyrektywy zostanie wdrożona w aktach wykonawczych. W dołączonej do projektu ustawy tabeli zgodności nie wskazano jednak tytułów projektowanych rozporządzeń ani treści ich przepisów, które wdrażałyby odpowiednie przepisy dyrektywy. Brak przywołania brzmienia projektowanych przepisów aktów wykonawczych utrudnia analizę kompletności i prawidłowości transpozycji dyrektywy. W związku z powyższym tabela zgodności wymaga uzupełnienia.
3. Niezależnie od powyższych uwag, w związku z upływem 17 stycznia 2022 r. terminu transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego *i Rady (UE) 2017/2397 w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej*, *dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia* oraz *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie* oraz wszczęciem przez Komisję Europejską postępowania formalnego w związku z brakiem powiadomienia o środkach przyjętych w celu ich transpozycji zwracam uwagę na konieczność pilnego prowadzenia prac nad projektem ustawy.
4. Szczegółowe uwagi do dołączonej do projektowanej ustawy tabeli zgodności zostaną przekazane Ministerstwu Infrastruktury w trybie roboczym.

**Projekt ustawy, z zastrzeżeniem uwag zgłoszonych w niniejszej opinii, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

Konrad Szymański

Minister do Spraw Unii Europejskiej

*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*