

U S T A W A

z dnia

o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra

Art. 1. Ustawa określa niektóre warunki przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu, polegających na budowie lub przebudowie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra, mających charakter strategiczny dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa oraz źródła finansowania tych inwestycji.

Art. 2. 1. Inwestycje polegające na budowie lub przebudowie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra, zwane dalej „inwestycjami”, obejmują roboty, dostawy lub usługi, polegające na:

- 1) pogłębieniu toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra wraz z jego poszerzeniem oraz korektami geometrii toru, a także wykonaniu mijanek oraz pogłębieniu:
 - a) odcinka Kanału Grabowskiego między obrotnicą Orli Przesmyk a obrotnicą na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego,
 - b) odcinka toru wodnego między Nabrzeżem Zbożowym a obrotnicą na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego;
- 2) niwelacji dna toru wodnego w rejonie Świnoujścia;
- 3) pogłębieniu i poszerzeniu obrotnic:
 - a) na wysokości Polic wraz z odcinkiem toru wodnego w Kanale Polickim do nabrzeża w Porcie Morskim w Policach,
 - b) przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego,
 - c) na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego;
- 4) budowie sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim wraz z przystaniami refulacyjnymi oraz budowie nowych lub przebudowie istniejących pól refulacyjnych;
- 5) kompleksowej rozbudowie Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie;

- 6) budowie lub przebudowie infrastruktury związanej z nadzorem nad bezpieczeństwem ruchu morskiego oraz ochroną środowiska morskiego;
- 7) realizacji robót budowlanych lub działaniach związanych z unikaniem, zapobieganiem, ograniczaniem lub kompensacją przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko;
- 8) budowie lub przebudowie umocnień brzegowych oraz budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą;
- 9) regulacji skarp brzegowych oraz wykonaniu innych robót budowlanych związanych z ochroną brzegu;
- 10) rozpoznawaniu i usuwaniu z obszaru inwestycji przedmiotów niebezpiecznych, w szczególności niewybuchów;
- 11) budowie lub przebudowie sieci uzbrojenia terenu.

2. Inwestorem realizującym inwestycje jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Art. 3. Inwestycje finansuje się ze środków pochodzących z budżetu państwa oraz z budżetu Unii Europejskiej, co nie wyłącza finansowania tych inwestycji z innych źródeł.

Art. 4. Inwestycje są celami publicznymi w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147 i 2260).

Art. 5. Do inwestycji nie stosuje się art. 64 ust. 2 pkt 3, art. 74 ust. 1 pkt 5, art. 77 ust. 2 pkt 3, art. 80 ust. 2 i art. 96 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, 831, 961, 1250, 1579 i 2003).

Art. 6. 1. Jeżeli dla inwestycji wydano decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, a w liniach rozgraniczających teren tej inwestycji znajdują się grunty stanowiące samodzielne działki ewidencyjne, będące w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zwanego dalej „Lasami Państwowymi”, które mają być wykorzystane na potrzeby inwestycji, a w odniesieniu do gruntów leśnych – wyłączone z produkcji, właściwy miejscowo nadleśniczy zawiera z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie, w terminie 60 dni od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 4, umowę o nieodpłatne przeniesienie zarządu oraz przekazuje te grunty.

2. Jeżeli grunty będące w zarządzie Lasów Państwowych, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, nie stanowią samodzielnych działek ewidencyjnych, właściwy miejscowo

nadleśniczy, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 4, występuje z wnioskiem o dokonanie podziału nieruchomości do właściwego organu. W terminie 60 dni od dnia, w którym decyzja o zatwierdzeniu podziału nieruchomości stała się ostateczna lub decyzji tej nadano rygor natychmiastowej wykonalności, właściwy miejscowo nadleśniczy zawiera z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie umowę o nieodpłatne przeniesienie zarządu oraz przekazuje te grunty.

3. Koszty podziału nieruchomości, o którym mowa w ust. 2, ponosi Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

4. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, na podstawie projektu budowlanego dla inwestycji, określa we wniosku o przeniesienie zarządu grunty, które mają być wykorzystane na potrzeby inwestycji, a w odniesieniu do gruntów leśnych – wyłączone z produkcji.

5. Przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio do nieruchomości przeznaczonych na potrzeby realizacji inwestycji w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Art. 7. 1. Do nieruchomości stanowiących rodzinne ogrody działkowe, objętych decyzją o pozwoleniu na budowę dotyczącą inwestycji nie stosuje się przepisów art. 18–24 ustawy z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 40, z 2015 r. poz. 528 oraz z 2016 r. poz. 2260).

2. W przypadku gdy decyzja o pozwoleniu na budowę odnosząca się do inwestycji dotyczy rodzinnych ogrodów działkowych ustanowionych na podstawie ustawy, o której mowa w ust. 1, inwestor jest obowiązany:

- 1) wypłacić działkowcom odszkodowanie:
 - a) za składniki majątkowe znajdujące się na działkach, a stanowiące ich własność,
 - b) za prawa do działki w rodzinnym ogrodzie działkowym,
 - c) w wysokości wartości przewidywanych plonów – w przypadku likwidacji rodzinnego ogrodu działkowego w okresie od dnia 1 kwietnia do dnia 31 października;
- 2) wypłacić stowarzyszeniu ogrodowemu odszkodowanie za stanowiące jego własność urządzenia, budynki i budowle rodzinnego ogrodu działkowego przeznaczone do wspólnego korzystania przez użytkowników działki i służące do zapewnienia funkcjonowania ogrodu oraz zrekompensować temu stowarzyszeniu koszty i straty poniesione w związku z likwidacją rodzinnego ogrodu działkowego.

3. Jeżeli inwestor nie ustali w terminie 30 dni od dnia wydania pozwolenia na budowę, w drodze porozumienia z zainteresowanymi, wysokości odszkodowania, o którym mowa w ust. 2, odszkodowanie ustala, w drodze decyzji, Wojewoda Zachodniopomorski.

4. W przypadku realizacji inwestycji na obszarze portu Szczecin, obowiązki inwestora, o których mowa w ust. 2, w zakresie określonym w porozumieniu zawartym z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie, może zrealizować podmiot zarządzający portem, będący właścicielem lub wieczystym użytkownikiem nieruchomości, na której znajdują się rodzinne ogrody działkowe. W przypadku, o którym mowa w zdaniu pierwszym, inwestor zwraca podmiotowi zarządzającemu portem poniesione przez niego koszty wypłaty odszkodowań do wysokości nie wyższej niż określona w operacie szacunkowym.

5. Ustalenie wysokości i wypłata odszkodowań w przypadkach, o których mowa w ust. 3 i 4, następuje zgodnie z przepisami o gospodarce nieruchomościami.

Art. 8. Do postępowań w sprawach dotyczących inwestycji, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie ustawy decyzją ostateczną, stosuje się przepisy dotychczasowe, z wyjątkiem art. 5, który stosuje się także do postępowań wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel regulacji

Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra został przygotowany w celu usprawnienia przygotowania i realizacji projektu inwestycyjnego w zakresie dostępu do portu morskiego w Szczecinie pt. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra”. Inwestycja ta realizowana będzie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020.

Inwestycja ma charakter strategiczny dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa. Pilna realizacja modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra, jest niezbędna dla rozwoju morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a tym samym zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na torze wodnym. Z uwagi na późne opublikowanie tzw. Wykazu Projektów Zidentyfikowanych, stanowiącego załącznik nr 5 do Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych (SZOOP) POIiŚ 2014–2020, pojawiło się zagrożenie, że projekt nie zostanie ukończony w obecnej perspektywie finansowej, co skutkowałoby koniecznością finansowania ostatnich prac z budżetu państwa.

Przepisy projektowanej ustawy będą miały zastosowanie do podmiotu zaangażowanego w realizację inwestycji prowadzonej na podstawie ustawy, tj. do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Projektowana ustawa będzie dotyczyć również organów prowadzących postępowanie w zakresie uzgodnień środowiskowych inwestycji oraz użytkowników ogrodów działkowych. Celem projektowanej ustawy jest wprowadzenie ułatwień proceduralnych w zakresie zwolnienia inwestora i organu wydającego decyzję środowiskową z obowiązku stwierdzenia zgodności z planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozwiązań dotyczących gruntów, na których zlokalizowane są rodzinne ogrody działkowe, w tym określenia trybu postępowania dotyczącego ewentualnego odszkodowania z tytułu zajęcia tych gruntów w trakcie realizacji inwestycji. Określona w ustawie procedura towarzysząca likwidacji rodzinnych ogrodów działkowych uprości i przyspieszy pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji oraz ułatwi polubowne rozwiązanie problemów z tym związanych. W związku z uwagami wniesionymi przez

Dyrekcję Generalną Lasów Państwowych w ramach uzgodnień projektu ustawy, w projekcie ustawy zostały uwzględnione przepisy (dodano art. 6), określające ścieżkę proceduralną w zakresie wyłączenia z zarządu Lasów Państwowych terenów, które zgodnie z projektem budowlanym będą wykorzystane na potrzeby realizacji inwestycji.

Inwestycja realizowana jest przede wszystkim na morskich wodach wewnętrznych i na brzegu morskim (gruntach będących w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie). Grunty, na których zlokalizowane są ogrody działkowe, znajdują się na wyspie Ostrów Grabowski – działka gruntu nr 4/5 z obrębu 1084 w Szczecinie, w użytkowaniu wieczystym Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (ZMPSiŚ), który zezwolił swoim pracownikom oraz pracownikom z obszaru gospodarki morskiej użytkować grunt jako działki. Część tych gruntów objemie planowana przez inwestora – Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, przebudowa obrotnicy, co będzie wymagało niwelacji części wyspy Ostrów Grabowski (przesunięcie północnej linii brzegowej). Na pozostałych gruntach Ostrowa Grabowskiego, na których znajdują się ogrody działkowe, ZMPSiŚ będzie realizował własne inwestycje.

Biorąc pod uwagę rzeczywisty czas trwania procedur objętych projektowaną ustawą, wprowadzanie specustawy skróci go o około 6 miesięcy, co przyczyni się do efektywnego wydatkowania środków publicznych.

Projekt ustawy uwzględnia specyfikę inwestycji w drogi wodne oraz specyfikę inwestora, którym będzie wyłącznie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, reprezentujący Skarb Państwa.

II. Zakres projektowanej regulacji

Art. 1 – zawiera zakres regulacji ustawy. Zaakcentowano potrzebę regulacji z uwagi na charakter strategiczny dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa.

Art. 2 – określa w sposób szczegółowy zakres inwestycji modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra oraz inwestora.

Art. 3 – wskazuje źródło finansowania inwestycji.

Projekt ustawy nie nakłada nowych zobowiązań finansowych na Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w związku z realizacją wskazanych w niej inwestycji, a jedynie wskazuje źródło finansowania. Nie określa również harmonogramu realizacji

inwestycji, która zostanie zrealizowana w ramach projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra” wpisanego do Wykazu Projektów Zidentyfikowanych stanowiącego załącznik nr 5 do SZOOP (Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych) POIiŚ 2014–2020. Projekt znajduje się na tej liście pod nr 3.2-3 poz. 264. Cała procedura szacowania kosztów inwestycji, zapewnienia finansowania oraz monitorowania wydatków odbywa się odrębnym trybem, zgodnie z przepisami europejskimi oraz krajowymi, w tym na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1870, z późn. zm.).

Celem specustawy jest wprowadzenie ułatwień proceduralnych w zakresie przedinwestycyjnych prac przygotowawczych, a nie zapewnienie finansowania dla inwestycji. Ustawa nie ustanawia obowiązku przeprowadzenia budowy i przebudowy toru wodnego Świnoujście – Szczecin dla organu administracji morskiej, jakim jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. W związku z tym przyjęcie ustawy nie spowoduje kosztów dla budżetu państwa. Inwestycja zostanie zrealizowana bez względu na przyjęcie specustawy, ponieważ projekt ten jest kontynuacją i III etapem realizacji projektu modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin. II etap – projekt pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin Kanał Piastowski i Mieliński, strona wschodnia i zachodnia”, zrealizowany został w ramach POIiŚ w perspektywie finansowej 2007–2013.

Art. 4 – statuuje cel publiczny inwestycji.

Art. 5 – stanowi, iż do inwestycji nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, które wymagają ustalenia w trakcie prowadzenia postępowania o ustalenie warunków środowiskowych inwestycji, jej zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a to z uwagi na fakt, że nie wszystkie gminy, na obszarze których przebiegać będzie inwestycja, posiadają aktualne plany zagospodarowania przestrzennego, a na obszarze niektórych z nich może wystąpić niezgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Usunięcie niezgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego wymaga przeprowadzenia pełnej procedury zmiany tego planu, na co nie ma wpływu inwestor, tj. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Taka sytuacja występuje na obszarze Gminy Szczecin.

Dalsze oczekiwanie na sporządzenie i przyjęcie zmiany planu zahamowałyby inwestycję na bliżej nieokreślony czas i uniemożliwiłoby wykorzystanie środków pomocowych w ramach POIiŚ 2014–2020. Procedura zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w Gminie Szczecin została już na wniosek inwestora wszczęta, jednak nie można przewidzieć daty jej zakończenia, co może spowodować zahamowanie procesu inwestycyjnego już na wstępnym jego etapie, tj. na etapie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Wszelkie pozostałe kwestie środowiskowe zostaną rozstrzygnięte zgodnie z obowiązującymi przepisami w toku oceny oddziaływania na środowisko w ramach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanych dla inwestycji, co gwarantuje realizację inwestycji w sposób zgodny z wymogami ochrony środowiska.

Art. 6 – określa sposób postępowania w sytuacji wyłączenia z Lasów Państwowych terenów, które według projektu budowlanego będą wykorzystywane na potrzeby inwestycji.

Art. 7 – określa pominięcie stosowania do nieruchomości stanowiących rodzinne ogrody działkowe, objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej, przepisów art. 18–24 ustawy z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 40, z 2015 r. poz. 528 oraz z 2016 r. poz. 2260). Ponadto określa obowiązek inwestora i zasady wypłaty odszkodowań dla działkowców i stowarzyszenia ogrodowego za utracone składniki majątkowe znajdujące się na działkach, prawa do działki oraz wartość przewidywanych plonów w przypadku likwidacji rodzinnego ogrodu działkowego w okresie od dnia 1 kwietnia do dnia 31 października, a także rekompensatę dla stowarzyszenia ogrodowego z tytułu kosztów i strat poniesionych w związku z likwidacją ogrodu działkowego. W ustawie przewiduje się wypłatę przez inwestora odszkodowania działkowcom oraz pośrednictwo w tym zakresie podmiotu zarządzającego portem, jeżeli jest on właścicielem lub wieczystym użytkownikiem nieruchomości, na której znajdują się rodzinne ogrody działkowe. Taka sytuacja wystąpi w porcie Szczecinie, na terenie którego zlokalizowane są rodzinne ogrody działkowe na gruncie będącym w wieczystym użytkowaniu ZMPSiŚ.

Projekt ustawy przewiduje, że ustalenie wysokości i wypłata odszkodowań nastąpi zgodnie z przepisami o gospodarce nieruchomościami.

Pomiędzy ZMPSiŚ a Polskim Związkiem Działkowców Stowarzyszeniem Ogrodowym w Warszawie, przy udziale Skarbu Państwa – reprezentowanego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, zawarte zostało m.in. porozumienie w sprawie ustalenia warunków likwidacji Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Ostrówek” w Szczecinie w celu realizacji inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra” oraz inwestycji pn. „Zagospodarowanie terenów Ostrowa Grabowskiego w porcie w Szczecinie”. Strony w zakresie realizacji ww. porozumienia ustaliły sposób współpracy i wzajemnego informowania o podejmowanych działaniach.

Nie jest możliwe dokładne oszacowanie wartości kwoty odszkodowań do wypłacenia, z uwagi na różnorodność nasadzeń i zagospodarowania działek. Wypłacanie ewentualnych odszkodowań nastąpi zgodnie z zaplanowanymi w projekcie kosztami.

W dniu 9 stycznia 2017 r. wydana została decyzja Ministra Rozwoju i Finansów nr 13/POIiŚ2020/2017 o zapewnieniu finansowania realizacji przedsięwzięcia pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra”. W limicie ustalonym na ten cel w ustawach budżetowych na lata 2017–2022 łącznie uwzględnione zostaną środki w wysokości 26 552 000 zł.

Art. 8 i art. 9 – to przepisy przejściowe i końcowe. Statuują one odpowiednio, że do postępowań w sprawach dotyczących inwestycji w zakresie modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy decyzją ostateczną, stosuje się przepisy dotychczasowe z wyłączeniem postępowań o ustalenie warunków środowiskowych inwestycji oraz że ustawa wchodzi w życie z upływem 14 dni od ogłoszenia.

III. Zgłoszenie lobbingsowe

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa oraz art. 52 § 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został udostępniony w BIP Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

IV. Oświadczenie o zgodności projektowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Projekt ustawy nie podlega konieczności przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

V. Ocena, czy projekt ustawy będzie podlegał notyfikacji, zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Zawarte w projekcie ustawy regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu przepisów 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), w związku z tym projekt nie będzie podlegał notyfikacji.

VI. Termin wejścia w życie

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie na początku 2017 r., co umożliwi zrealizowanie inwestycji do 2022 r.

<p>Nazwa projektu Ustawa o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Brzezicki – Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Katarzyna Krzywda – Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, tel.: 22 583-85-70, e-mail: Katarzyna.Krzywda@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 13.02.2017 r.</p> <p>Źródło: <i>Inne</i></p> <p>Nr w wykazie prac: UD174</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy został przygotowany w celu usprawnienia przygotowania i realizacji inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra” – realizowanej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2014–2020. Oprócz wyeliminowania zagrożenia terminowej realizacji zadań zaproponowane rozwiązania przyczynią się do efektywnego wydatkowania środków publicznych, w tym środków pochodzących z UE. Sama zaś inwestycja przyczyni się do polepszenia dostępu do portu w Szczecinie oraz portów Zalewu Szczecińskiego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ustawa określa:

- zakres inwestycji i inwestora,
- ułatwienia proceduralne mające na celu przyśpieszenie i skrócenie etapu przygotowania inwestycji, w tym odstępowania od stosowania przepisów:

- ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), polegające na zwolnieniu inwestora z obowiązku przedstawienia wypisów i wyrysów z planu zagospodarowania przestrzennego przy składaniu wniosku o wydanie opinii w zakresie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz na obszar Natura 2000, a także przy występowaniu z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zwolnienia organu z obowiązku stwierdzenia zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Rozwiązanie to wynika z faktu, że nie wszystkie gminy, na obszarze których przebiegać będzie inwestycja posiadają aktualne plany zagospodarowania przestrzennego, a na obszarze niektórych z nich może wystąpić niezgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Usunięcie niezgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego wymaga przeprowadzenia pełnej procedury zmiany tego planu. Taka sytuacja występuje na obszarze Gminy Szczecin, gdzie oczekiwanie na zakończenie procedury zmiany planu zahamowałoby inwestycję na bliżej nieokreślony czas i uniemożliwiłoby wykorzystanie środków europejskich w ramach POIiŚ 2014–2020. Procedura zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w Gminie Szczecin została już na wniosek inwestora wszczęta, nie można przewidzieć terminu jej zakończenia, co może spowodować zahamowanie procesu inwestycyjnego już na wstępnym jego etapie, tj. na etapie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

- ustawy z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 40, z późn. zm.) w zakresie likwidacji ogrodów działkowych oraz wprowadza tryb wypłaty odszkodowania.

Określona w ustawie procedura towarzysząca likwidacji rodzinnych ogrodów działkowych uprości i przyspieszy pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji oraz ułatwi polubowne rozwiązanie problemów z tym związanych.

Inwestycja realizowana jest przede wszystkim na morskich wodach wewnętrznych i na brzegu morskim, tj. gruntach, będących w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie (UMS). Grunty, na których zlokalizowane są ogrody działkowe, znajdują się na wyspie Ostrów Grabowski – działka gruntu nr 4/5 z obrębu 1084 w Szczecinie, w użytkowaniu wieczystym Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. (ZMPSiŚ), który zezwolił swoim pracownikom oraz pracownikom z obszaru gospodarki morskiej użytkować grunt jako działki. Część tych gruntów obejmie planowana przez inwestora – UMS, przebudowa obrotnicy, co będzie wymagało niwelacji części wyspy Ostrów Grabowski (przesunięcie północnej linii brzegowej). Na pozostałych gruntach Ostrowa Grabowskiego, na których znajdują się ogrody działkowe, ZMPSiŚ będzie realizował własne inwestycje.

W związku z uwagami wniesionymi przez Dyрекcję Generalną Lasów Państwowych w ramach uzgodnień projektu ustawy, w projekcie ustawy zostały uwzględnione przepisy (dodano art. 6), określające ścieżkę proceduralną w zakresie wyłączenia z zarządu Lasów Państwowych terenów, które zgodnie z projektem budowlanym będą wykorzystane na potrzeby realizacji inwestycji.

Poza odstępstwami wskazanymi powyżej, dotyczącymi zwolnienia inwestora i organu wydającego decyzję środowiskową z obowiązku stwierdzenia zgodności z planem zagospodarowania przestrzennego, wszelkie pozostałe kwestie związane z oddziaływaniem na środowisko, w tym oddziaływaniem na obszary Natura 2000, zostaną rozstrzygnięte zgodnie z obowiązującymi przepisami w toku oceny oddziaływania na środowisko w ramach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanych dla inwestycji, co gwarantuje realizację inwestycji w sposób zgodny z wymogami ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę rzeczywisty czas trwania procedur objętych projektowaną ustawą, wprowadzanie specustawy skróci go o około 6 miesięcy.

Oprócz wyeliminowania zagrożenia terminowej realizacji zadań, proponowane zmiany przyczynią się do bardziej gospodarnego wydatkowania środków publicznych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Problem wynika ze specyfiki prawa krajowego. Nie zidentyfikowano podobnych problemów w innych krajach członkowskich OECD/UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organy administracji rządowej	3 – Wojewoda Zachodniopomorski, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie (Dyrektor UMS), Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, podlegające pod Ministerstwo Środowiska	Obowiązujące przepisy budowlane, ochrony środowiska	Wojewoda – w zakresie ustalenia odszkodowania dla działkowców, stowarzyszenia ogrodowego w przypadku braku polubownego załatwienia sprawy. RDOŚ – skrócenie i uproszczenie procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji inwestycji. Dyrektor UMS – jako inwestor – uproszczony tryb postępowania przy uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz organ zobowiązany do wypłaty ewentualnych odszkodowań z tytułu likwidacji ogrodów działkowych. Dyrektor Generalny Lasów Państwowych – w zakresie wyłączenia z zarządu Lasów Państwowych gruntów, wykorzystanych na potrzeby realizacji inwestycji.
Województwa	1 – zachodniopomorskie		Obszar, na którym jest realizowana inwestycja.
Gminy	6 – Goleniów, Nowe Warpno, Police, Szczecin, Stepnica, Świnoujście		Uproszczenie procedury środowiskowej w zakresie zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (ZMPSiŚ), na terenie którego zlokalizowane są rodzinne ogrody działkowe (grunty będące w wieczystym użytkowaniu Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście).	1	ogólne	Pozyskanie terenu ZMPSiŚ wykorzystywanego obecnie na rodzinne ogrody działkowe – przyspieszenie likwidacji ogrodów działkowych. Koszty odszkodowań z tego tytułu ponosi inwestor.
Działkowcy Rodzinny Ogród Działkowy „Ostrówek” – reprezentowany przez Polski Związek Działkowców – Stowarzyszenie Ogrodowe	Powierzchnia rodzinnych ogrodów działkowych w części Ostrowa Grabowskiego, gdzie UMS realizuje inwestycję to ok. 49 724 m ²		Likwidacja ogrodów działkowych na terenie Ostrowa Grabowskiego w celu realizacji inwestycji przez UMS (budowa obrotnicy), czego wynikiem może być wypłacenie odszkodowania użytkownikom działek za składniki majątkowe znajdujące się na działkach ogrodowych oraz stowarzyszeniu ogrodomemu za stanowiące jego własność urządzenia, budynki i budowle rodzinnego ogrodu działkowego przeznaczone do wspólnego korzystania przez użytkujących działki i służące do zapewnienia funkcjonowania ogrodu.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Przepisy dotyczące modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra były przedmiotem uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych w ramach procedowanego projektu ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra, zarejestrowanego w Wykazie prac legislacyjnych pod nr UD97. Wszystkie dokumenty, w tym projekt ustawy z uzasadnieniem i formularzem OSR oraz dotyczące konsultacji publicznych i uzgodnień zostały udostępnione na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny (UD97).

W wyniku uzgodnień ww. projekt ustawy został podzielony na:

- Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2016 r.
- Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra – wpisany do Wykazu prac legislacyjnych pod nr UD174.

W ramach konsultacji publicznych (od 29 lipca 2016 r. do 16 sierpnia 2016 r.) przepisy dotyczące modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra opiniowane były przez (organy te nie wniosły uwag):

1. Wojewodę Zachodniopomorskiego;
2. Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego;
3. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
4. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

Projekt ustawy został skierowany również do związków zawodowych oraz organizacji pracodawców (podmioty te nie wniosły uwag), w tym do:

1. Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
2. NSZZ „Solidarność”;
3. Forum Związków Zawodowych;
4. Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
5. Business Centre Club – Związek Pracodawców;
6. Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej;
7. Związku Rzemiosła Polskiego.

Pomiędzy ZMPSiŚ a Polskim Związkiem Działkowców Stowarzyszeniem Ogrodowym w Warszawie, przy udziale Skarbu Państwa – reprezentowanego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, zawarte zostało porozumienie w sprawie ustalenia warunków likwidacji Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Ostrówek” w Szczecinie w celu realizacji inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra” oraz inwestycji pn. „Zagospodarowanie terenów Ostrowa Grabowskiego w porcie w Szczecinie”, co świadczy o ścisłej współpracy tych podmiotów. Strony w ramach m.in. ww. porozumienia ustaliły sposób współpracy i wzajemnego informowania się o podejmowanych działaniach.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Budżet państwa – część 21 – Gospodarka Morska Budżet Unii Europejskiej											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Proponowane przepisy nie spowodują wzrostu wydatków publicznych ani nie ustanawiają żadnych nowych dochodów publicznych. Celem specustawy jest wprowadzenie ułatwień proceduralnych, a nie zapewnienie finansowania dla inwestycji.</p> <p>Projekt ustawy wskazuje jedynie źródło finansowania inwestycji, dla której dedykowana jest specustawa, ale nie określa harmonogramu realizacji inwestycji i trybu finansowania. Inwestycja realizowana jest w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – POIiŚ 2014–2020. Projekt znajduje się na tej liście pod nr 3.2-3 poz. 264. Cała procedura szacowania kosztów inwestycji, zapewnienia finansowania oraz monitorowania wydatków odbywa się odrębnym trybem, zgodnie z procedurami i przepisami europejskimi oraz krajowymi, w tym na podstawie ustawy o finansach publicznych. Wartość projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra”, realizowanego w ramach POIiŚ 2014–2020, <u>szacowana jest</u> na ok. 1 mld 385 mln zł (dofinansowanie projektu w 85% ze środków budżetu UE – ok. 1 mld 177 mln zł, a w 15% ze środków budżetu państwa ok. 207,75 mln zł – dysponentem części budżetowej jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej), z czego płatności w ostatnim roku realizacji projektu szacowane są na łączną kwotę ok. 340 mln zł, w tym ok. 290 mln zł UE (przyjęcie ustawy może więc spowodować w 2022 r. korzyść dla budżetu państwa w wysokości ww. ok. 290 mln zł, dzięki zrealizowaniu inwestycji w terminie oraz efektywnego wydatkowania zaplanowanych środków unijnych i publicznych).</p> <p>Ewentualne inne źródła finansowania inwestycji na obecnym etapie nie są możliwe do określenia.</p> <p>Wprowadzenie ułatwień proceduralnych w zakresie zwolnienia inwestora i organu wydającego decyzję środowiskową z obowiązku stwierdzenia zgodności z planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozwiązań dotyczących gruntów, na których zlokalizowane są rodzinne ogrody działkowe, w tym określenie trybu postępowania dotyczącego ewentualnego odszkodowania z tytułu zajęcia tych gruntów w trakcie realizacji inwestycji, umożliwi terminową realizację inwestycji, a tym samym pozwoli na jej rozliczenie w całości w okres kwalifikowalności wydatków do dofinansowania ze środków UE w ramach perspektywy 2014–2020.</p>											

	<p>W ustawie przewiduje się wypłatę przez inwestora odszkodowania działkowcom oraz pośrednictwo w tym zakresie podmiotu zarządzającego portem, jeżeli jest on właścicielem lub wieczystym użytkownikiem nieruchomości, na której znajdują się rodzinne ogrody działkowe. Taka sytuacja wystąpi w porcie w Szczecinie, na terenie którego zlokalizowane są rodzinne ogrody działkowe na gruncie będącym w wieczystym użytkowaniu Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.</p> <p>Projekt ustawy przewiduje, że ustalenie wysokości i wypłata odszkodowań nastąpi zgodnie z przepisami o gospodarce nieruchomościami.</p> <p>Nie jest możliwe dokładne oszacowanie wartości kwoty odszkodowań do wypłacenia, z uwagi na różnorodność nasadzeń i zagospodarowania działek. Wypłacanie ewentualnych odszkodowań nastąpi zgodnie z zaplanowanymi w projekcie kosztami.</p> <p>W dniu 9 stycznia 2017 r. wydana została decyzja Ministra Rozwoju i Finansów nr 13/POliŚ2020/2017 o zapewnieniu finansowania realizacji przedsięwzięcia pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra”. W limicie ustalonym na ten cel w ustawach budżetowych na lata 2017–2022 łącznie uwzględnione zostaną środki w wysokości 26 552 000 zł.</p>
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Terminowa realizacja przedsięwzięcia będzie miała pozytywny wpływ na sektor dużych przedsiębiorstw, umożliwiając rozwój najbardziej ekologicznego ze środków transportu, jakim jest transport wodny. Zwiększenie dostępności portu Szczecin – Świnoujście ułatwi również przywóz i wywóz towarów oraz komponentów niezbędnych do ich produkcji.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Terminowa realizacja przedsięwzięcia będzie miała pozytywny wpływ na sektor małych i średnich przedsiębiorstw, w szczególności poprzez rozwój sektora usług okołoportowych, niezbędny dla obsłużenia zwiększonego ruchu towarowego i pasażerskiego.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Terminowa realizacja inwestycji polegającej na modernizacji toru wodnego do portu w Szczecinie umożliwi likwidację obecnie występujących ograniczeń żeglugowych, polegających m.in. na wyznaczeniu „mijanek” oraz wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego po torze, zwiększając tym samym dostępność do portu Szczecin – Świnoujście. To z kolei przyczyni się do ograniczenia zanieczyszczeń powietrza.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Pozytywny wpływ na rynek pracy poprzez prognozowane zwiększenie zatrudnienia wobec rozwoju sektora przedsiębiorstw, w szczególności sektora usług portowych oraz turystyki.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Poprawa stanu bezpieczeństwa zewnętrznej granicy państwa i UE oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na trasie z morza do portu w Szczecinie. Lepsze wykorzystanie możliwości przeładunkowych portu w Szczecinie. Przyspieszenie rozwoju społeczno-gospodarczego gmin wskutek zwiększonego ruchu jednostek pływających, w tym m.in. rozwój turystyki i żeglarstwa.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie ustawy na początku 2017 r. umożliwi zakończenie procedur administracyjnych i rozpoczęcie robót budowlanych w 2018 r. oraz ich zakończenie w 2022 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Miernikiem ewaluacji efektów projektu będzie rozpoczęcie prac budowlanych w 2018 r.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 metra

I. Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.

Przepisy dotyczące projektu ustawy o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 metra były przedmiotem uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych w ramach procedowanego **projektu ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra**, zarejestrowanego w wykazie prac legislacyjnych pod nr UD97. Wszystkie dokumenty, w tym projekt ustawy z uzasadnieniem i formularzem OSR oraz dotyczące konsultacji publicznych i uzgodnień zostały udostępnione na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny (UD97).

W wyniku uzgodnień ww. projekt ustawy został podzielony na:

- **Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską** – obecnie planowane jest II czytanie projektu na 36 posiedzeniu Sejmu, w dniu 22 lutego 2017 r.;
- **Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra** – wpisany do Wykazu Prac Rady Ministrów pod Nr UD174.

W ramach konsultacji publicznych (od 29 lipca do 16 sierpnia 2016 r.) przepisy dotyczące modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra opiniowane były przez:

1. Wojewodę Zachodniopomorskiego
 2. Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego
 3. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
 4. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
- Wyżej wymienione organy nie wniosły uwag.

Projekt ustawy został skierowany również do związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, w tym do:

1. Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych
 2. NSZZ „Solidarność”
 3. Forum Związków Zawodowych
 4. Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
 5. Business Centre Club – Związek Pracodawców
 6. Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej
 7. Związku Rzemiosła Polskiego
- Wyżej wymienione podmioty nie wniosły uwag.

- II. Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji oraz uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.
- III. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).



Warszawa, 21 lutego 2017 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.145.2017 / 12 /DK
dot.: RM-10-22-17 tekst ostateczny z 23.02.2017 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście- Szczecin do głębokości 12.5 metra, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej


Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym tekstem ostatecznym projektu ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Do wiadomości:
Pan Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej


z up. Ministra
Spraw Zagranicznych
Renata Szczech
Podsekretarz Stanu

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Departament Rady Ministrów

wpłynęło 28 -02- 2017