



SEJM

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

IV kadencja

Prezes Rady Ministrów

RM 10-108-02

Druk nr 739

Warszawa, 19 lipca 2002 r.

Pan

Marek Borowski

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy stanowiący realizację Strategii Gospodarczej Rządu SLD-UP-PSL "Przedsiębiorczość-Rozwój-Praca"

**- o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym
wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych,**

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

Projekt ustawy dotyczy pakietu "Infrastruktura - klucz do rozwoju".

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1.

Ustawa reguluje sprawy związane z:

- 1) utworzeniem i funkcjonowaniem Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego,
- 2) regulacją podaży zdolności przewozowej śródlądowej floty towarowej,
- 3) promocją transportu wodnego śródlądowego.

Art. 2.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) armator - osoba fizyczna lub prawna będąca właścicielem statku polskiego,
- 2) statek - urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do przewozu rzeczy,
- 3) statek polski - statek, który stanowi własność Skarbu Państwa, osoby fizycznej mającej miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- 4) barka pchana lub holowana - statek bez własnego napędu mechanicznego, przeznaczony do przewozu rzeczy,

- 5) barka motorowa - statek z własnym napędem mechanicznym, przeznaczony do przewozu rzeczy,
- 6) pchacz lub holownik - statek z własnym napędem mechanicznym, przystosowany do przemieszczania barek przez pchanie lub holowanie,
- 7) zbiornikowiec - statek z własnym napędem mechanicznym lub bez własnego napędu mechanicznego, przystosowany i używany do przewozu ładunków ciekłych,
- 8) nośność - nośność statku przeznaczonego do przewozu rzeczy, określoną w świadectwie pomiarowym statku wydanym przez polską instytucję klasyfikacyjną,
- 9) moc napędowa - moc wytworzona przez własne urządzenie napędowe zainstalowane na statku,
- 10) flota towarowa - ogół statków przeznaczonych do przewozu rzeczy na śródlądowych drogach wodnych,
- 11) promocja - system instrumentów ekonomicznych i prawnych mających na celu stymulowanie i wspieranie rozwoju transportu wodnego śródlądowego.

Art. 3.

1. Ustawę stosuje się do armatorów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie rzeczy śródlądowymi drogami wodnymi.
2. Przepisów ustawy nie stosuje się do:
 - 1) statków pływających po śródlądowych drogach wodnych nie połączonych z drogami wodnymi państw członkowskich Unii Europejskiej,
 - 2) statków, które ze względu na swoje rozmiary nie mogą opuścić krajowych śródlądowych dróg wodnych i nie mogą wypływać na inne śródlądowe drogi wodne,
 - 3) pchaczy i holowników o mocy napędowej nie przekraczającej 150 kilowatów (kW),
 - 4) statków morskich pływających po śródlądowych drogach wodnych,

- 5) barek przewożonych na statkach morskich używanych wyłącznie do przewozów międzynarodowych lub do przewozów krajowych podczas podróży obejmujących odcinek morski,
 - 6) statków używanych wyłącznie do magazynowania towarów lub do przeładunku,
 - 7) statków technicznych i innych, nie służących do zarobkowego przewozu rzeczy.
3. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, wyłączyć, w całości lub w części, z uwzględnieniem okresu wyłączenia, stosowanie przepisów ustawy w stosunku do barek o nośności mniejszej niż 450 ton oraz pchaczy i holowników o mocy napędowej powyżej 150 kW, ale nie przekraczającej 300 kW, kierując się względami ekonomicznymi, a także wpływem na podaż zdolności przewozowej floty towarowej.
 4. W sprawach nie uregulowanych ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085 oraz z 2002 r. Dz.U. Nr, poz.).

Art. 4.

1. Podaż zdolności przewozowej floty towarowej podlega regulacji na zasadach ustalonych w ustawie.
2. Regulacja podaży zdolności przewozowej śródlądowej floty towarowej obejmuje warunki wprowadzania do eksploatacji statków nowych, używanych, przebudowanych lub zmodernizowanych oraz trwale wyłączenie statków z eksploatacji.

Rozdział 2

Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy

Art. 5.

W Banku Gospodarstwa Krajowego tworzy się Fundusz Żeglugi Śródlądowej, zwany dalej „Funduszem” oraz Fundusz Rezerwowy.

Art. 6.

1. Przychodami Funduszu są:
 - 1) składki wnoszone przez armatorów,
 - 2) środki przekazywane z budżetu państwa - w wysokości określonej w ustawie budżetowej,
 - 3) przychody ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach z udziałem Skarbu Państwa przekazanych Bankowi Gospodarstwa Krajowego w celu dofinansowania Funduszu,
 - 4) odsetki od lokat środków Funduszu w bankach,
 - 5) przychody z inwestycji środków Funduszu w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne, gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski,
 - 6) darowizny i zapisy,
 - 7) wpływy z innych środków publicznych,
 - 8) wpływy z innych tytułów.
2. Suma lokat, o których mowa w ust.1 pkt 4, w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie, nie może przekroczyć 15% okresowo wolnych środków Funduszu.
3. Na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przekazuje corocznie na rachunek Funduszu dotację na wspieranie ekologicznych form transportu oraz ochronę środowiska w żegludze śródlądowej.

4. Wysokość dotacji, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 0,3 % przychodów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zaplanowanych w ustawie budżetowej na dany rok.

Art. 7.

1. W celu zasilenia Funduszu minister właściwy do spraw Skarbu Państwa może, w imieniu Skarbu Państwa, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazać nieodpłatnie Bankowi Gospodarstwa Krajowego akcje i udziały w spółkach, stanowiące własność Skarbu Państwa, z uwzględnieniem zaakceptowanego przez Radę Ministrów zakresu dofinansowania zadań ze środków Funduszu oraz wartości tych akcji i udziałów.
2. Akcje i udziały Skarbu Państwa, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego zbywa w uzgodnieniu z ministrami właściwymi do spraw finansów publicznych, Skarbu Państwa oraz transportu.
3. O zbyciu akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego zawiadamia ministrów właściwych do spraw finansów publicznych, Skarbu Państwa oraz transportu.
4. Do przekazania akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, oraz do ich zbywania nie stosuje się przepisów o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych i art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493, Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 106, poz. 673, Nr 115, poz. 741, Nr 141, poz. 943, z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, z 2001 r. Nr 4, poz. 26 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253).
5. Zwalnia się od opłaty skarbowej zbycie akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Art. 8.

1. Środki Funduszu przeznacza się na następujące cele:
 - 1) wypłaty dla armatorów za trwale wyłączenie statków z eksploatacji w przewozach rzeczy,
 - 2) inne cele określone w planie finansowym Funduszu, o którym mowa w art. 11 ust. 3 pkt 1.
2. Środki Funduszu mogą być wykorzystywane na realizację przedsięwzięć promujących transport wodny śródlądowy i polegających na dofinansowaniu zakupu, modernizacji lub przebudowie statków oraz innych przedsięwzięć wspierających restrukturyzację sektora żeglugi śródlądowej.
3. Okresowo wolne środki Funduszu mogą być :
 - 1) lokowane w innych bankach, z zastrzeżeniem art. 6 ust. 2,
 - 2) inwestowane w papiery wartościowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 5.

Art. 9.

1. Przychodami Funduszu Rezerwowego są:
 - 1) składki specjalne, o których mowa w art. 17,
 - 2) inne przychody.
2. Fundusz Rezerwowy gospodaruje środkami finansowymi gromadzonymi na następujących odrębnych rachunkach:
 - 1) dla statków do przewozów ładunków stałych,
 - 2) dla zbiornikowców,
 - 3) dla pchaczy i holowników.
3. Wpłaty do Funduszu Rezerwowego z tytułu składek specjalnych armatorów oraz z tytułu innych przychodów są przekazywane na odpowiednie rachunki, na warunkach określonych umową, o której mowa w art. 11 ust. 5.

4. Dyrektor właściwego urzędu żeglugi śródlądowej informuje armatorów o sposobie dokonywania wpłat do Funduszu Rezerwowego.

Art. 10.

Środki Funduszu Rezerwowego mogą być przeznaczone na następujące cele:

- 1) wspomaganie przedsięwzięć służących restrukturyzacji sektora żeglugi śródlądowej,
- 2) wspieranie armatorów wprowadzających rozwiązania postępu technicznego oraz poprawy warunków i bezpieczeństwa pracy,
- 3) zachęcanie armatorów do przystępowania do zrzeszeń komercyjnych,
- 4) doskonalenie zawodowe armatorów i pracowników żeglugi śródlądowej,
- 5) ułatwianie pracownikom zatrudnionym w żegludze śródlądowej zmianę zawodu przez przekwalifikowanie lub odejście na wcześniejszą emeryturę.

Art. 11.

1. Minister właściwy do spraw Skarbu Państwa, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych i ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Komisji Nadzoru Bankowego oraz mając na uwadze zadania nałożone na Bank Gospodarstwa Krajowego niniejszą ustawą, dostosuje odpowiednio, w drodze rozporządzenia, statut tego banku.
2. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu i Funduszu Rezerwowego sprawuje Rada Nadzorcza Banku Gospodarstwa Krajowego, z udziałem przedstawiciela ministra właściwego do spraw transportu.
3. Bank Gospodarstwa Krajowego:
 - 1) wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu oraz Funduszu Rezerwowego, opracowany w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu,

- 2) sporządza dla Funduszu oraz Funduszu Rezerwowego odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat wchodzących w skład sprawozdania finansowego banku,
 - 3) składa ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informację o realizacji planu finansowego Funduszu oraz Funduszu Rezerwowego.
4. Projekt planu finansowego Funduszu oraz Funduszu Rezerwowego podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.
 5. Szczegółowe warunki współpracy w zakresie gospodarowania środkami Funduszu i Funduszu Rezerwowego określa umowa zawarta między ministrem właściwym do spraw transportu a Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

Art. 12.

1. Ze środków Funduszu dokonuje się wypłaty Bankowi Gospodarstwa Krajowego wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego z tytułu kosztów obsługi Funduszu.
2. W zakresie Funduszu Rezerwowego przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio.
3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty prowizyjnej, o której mowa w ust. 1 i 2.

Art. 13.

1. Armator wpłaca co roku, od każdego statku podlegającego przepisom ustawy, składkę do Funduszu, w wysokości ustalonej według zasad określonych w ust. 2 - 6.
2. Składka roczna jest sumą iloczynów rocznych stawek jednostkowych, o których mowa w ust. 3, oraz nośności barek lub mocy napędowej pchaczy i holowników objętych niniejszą ustawą.
3. W zależności od rodzaju statku ustala się następujące maksymalne roczne stawki jednostkowe odpowiednio:

- 1) statki do przewozu ładunków stałych:
 - a) barki motorowe 1,0 euro za tonę[ml1],
 - b) barki pchane lub holowane 0,7 euro za tonę,
 - 2) zbiornikowce:
 - a) barki motorowe 3,0 euro za tonę,
 - b) barki pchane lub holowane 1,5 euro za tonę,
 - 3) pchacze lub holowniki 0,4 euro za kW.
4. Wysokość stawek, o których mowa w ust. 3, obniża się w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej:
 - 1) dla barek o nośności mniejszej niż 450 ton - o 30%,
 - 2) dla barek o nośności od 450 ton do 650 ton - o 15% na każdą tonę, o którą nośność statku jest mniejsza niż 650 ton,
 - 3) dla pchaczy lub holowników o mocy napędowej mniejszej niż 300 kW - o 30%.
 5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad zawartych w ust. 3 i 4, wysokość rocznych stawek jednostkowych, w zależności od rodzaju, nośności lub mocy napędowej statku oraz tryb i zasady dokonywania wpłat do Funduszu.
 6. Roczne składki jednostkowe podane w euro podlegają przeliczeniu na złote według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego, obowiązującego w pierwszym dniu roboczym danego roku kalendarzowego.
 7. Dokument potwierdzający wpłatę przez armatora składki rocznej do Funduszu powinien znajdować się u kierownika danego statku.
 8. Składki wpłacane do Funduszu stanowią koszt uzyskania przychodów armatorów.

Art. 14.

1. Armator, który opłaca składki i złomował statek polski uzyskuje, z zastrzeżeniem ust. 6, prawo do otrzymania wypłaty z Funduszu.
2. W przypadku zezłomowania statku, armator ma prawo wprowadzić do eksploatacji, w zamian złomowanego statku, inny statek.
3. Prawo do otrzymania wypłaty za złomowanie statku polskiego uzyskują armatorzy po upływie 5 lat od daty jego zarejestrowania.
4. Za statek złomowany uznaje się statek eksploatowany w żegludze śródlądowej, posiadający ważne świadectwo zdolności żeglugowej i dokonujący przewozów rzeczy co najmniej w 10 rejsach o trasach nie krótszych niż 50 km, przy wykorzystaniu nośności statku co najmniej w 70%, w terminie ostatnich 24 miesięcy przed zgłoszeniem do złomowania.
5. Statek na stałe wycofany z przewozów towarowych i przeznaczony na cele nie związane z przewozem rzeczy, za zgodą dyrektora właściwego urzędu żeglugi śródlądowej, może być uznany za statek złomowany.
6. Armator, którego statek został przeznaczony do złomowania z przyczyn powstałych w wyniku wypadku żeglugowego lub innego poważnego uszkodzenia nie uzyskuje prawa do wypłaty z Funduszu.
7. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego z uwzględnieniem rodzaju, nośności lub mocy napędowej statku,
 - 2) zasady dokonywania wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego.

Art. 15.

1. Wypłata z Funduszu dla armatora jest dokonywana na podstawie zaświadczenia wystawionego przez właściwy urząd żeglugi śródlądowej stwierdzający, że statek został złomowany.
2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze wymogi zawarte w art. 14 ust. 4 i 5, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dokumentów stanowiących podstawę do wydania zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, a także jego wzór i szczegółowy tryb wydawania.

Art. 16.

1. Wypłaty z Funduszu dla armatora, który wprowadzi do eksploatacji statek nowy lub używany, statek przebudowany lub zmodernizowany o zwiększonej nośności lub mocy napędowej, dokonuje się z uwzględnieniem różnicy między nośnością lub mocą napędową statku złomowanego a nośnością lub mocą napędową statku wprowadzonego do eksploatacji.
2. Do ustalenia różnicy między nośnością lub mocą napędową statku wprowadzonego do eksploatacji i statku złomowanego są stosowane współczynniki korygujące.
3. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wielkości współczynników korygujących, o których mowa w ust. 2, dla każdego rodzaju statku, biorąc pod uwagę sytuację na rynku przewozów transportu wodnego śródlądowego.

Art. 17.

1. Armator, który wprowadzi do eksploatacji statek, nie w zamian za statek złomowany, wpłaca do Funduszu Rezerwowego składkę specjalną w wysokości nie większej niż stawki maksymalne, o których mowa w art. 13 ust. 3. Obejmuje to również statki o zwiększonej nośności lub mocy napędowej uzyskanej w wyniku przebudowy, modernizacji lub innego przystosowania statku.

2. Armator, który wprowadzi do eksploatacji statek o nośności lub mocy napędowej wyższej od nośności lub mocy napędowej statku złomowanego, wpłaca do Funduszu Rezerwowego składkę specjalną obliczaną w wysokości uwzględniającej różnicę nośności lub mocy napędowej statku.
3. Przepisy art. 13 ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio.
4. Składki specjalne określone w euro podlegają przeliczeniu na złote według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego, obowiązującego w dniu wprowadzenia do eksploatacji statku, o którym mowa w ust. 1 i 2.
5. Składki specjalne wpłacane do Funduszu Rezerwowego stanowią koszt uzyskania przychodów armatorów.
6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego, o której mowa w ust. 1 i 2, w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej,
 - 2) zasady dokonywania wypłat z Funduszu Rezerwowego, z uwzględnieniem przepisów art. 10.

Rozdział 4

Promocja transportu wodnego śródlądowego

Art. 18.

1. Przedsięwzięcia promujące transport wodny śródlądowy, o których mowa w art. 8 ust. 2, mogą być realizowane przez:
 - 1) udzielanie preferencyjnych kredytów na realizację przez armatorów inwestycji mających na celu poprawę ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi na

śródlądowych drogach wodnych, w tym na zakup, modernizację lub przebudowę statków,

- 2) dopłaty do kredytów na cele, o których mowa w pkt. 1,
 - 3) pożyczki oprocentowane lub nieoprocentowane.
2. Dopłaty do kredytów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, nie mogą przekroczyć 80% wartości kredytu.
 3. Dopłaty, określone w ust. 2, mogą być na, wniosek armatora, w całości lub w części umarzone pod warunkiem zrealizowania inwestycji.
 4. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się do armatorów będących właścicielami statków polskich prowadzących działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie rzeczy trwającym nie krócej niż 5 lat.
 5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, uwzględniając opinię Rady do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, zwanej dalej „Radą”, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) wysokość oprocentowania kredytów preferencyjnych ze środków Funduszu,
 - 2) warunki i tryb udzielania dopłat do kredytów ze środków Funduszu oraz ich spłaty,
 - 3) warunki i tryb przyznawania pożyczek oraz ich spłaty,
 - 4) rodzaje dokumentów składanych przez wnioskodawcę kredytu lub pożyczki .

Art. 19.

1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu powołuje się Radę jako organ opiniodawczo-doradczy.
2. W skład Rady wchodzi przedstawiciel:
 - 1) ministra właściwego do spraw transportu,

- 2) ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej,
 - 3) ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego,
 - 4) ministra właściwego do spraw finansów publicznych,
 - 5) armatorów i ich związków,
 - 6) ogólnokrajowych przedstawicielstw związków zawodowych pracowników żeglugi śródlądowej,
 - 7) ośrodków naukowych zajmujących się żeglugą śródlądową,
 - 8) zainteresowanych samorządów wojewódzkich.
3. Przewodniczącego Rady oraz poszczególnych członków powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu.
4. Do zadań Rady należy:
- 1) opiniowanie i wnioskowanie w sprawach ustalania kryteriów i parametrów systemu promocji żeglugi śródlądowej,
 - 2) opiniowanie projektów planów finansowych gospodarowania środkami Funduszu i Funduszu Rezerwowego,
 - 3) opiniowanie dokumentów Banku Gospodarstwa Krajowego, o których mowa w art. 11 ust. 2,
 - 4) opiniowanie wniosków armatorów w sprawach promocji żeglugi śródlądowej,
 - 5) opiniowanie innych spraw na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

Rozdział 5

Zmiany w przepisach obowiązujących oraz przepisy końcowe

Art. 20.

W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228, Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253) w art. 17 w ust. 1 po pkt 4t dodaje się pkt 4u w brzmieniu:

„4u) dochody Banku Gospodarstwa Krajowego prowadzącego Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy, stanowiące równowartość dochodów uzyskanych przez te fundusze z tytułów określonych w przepisach regulujących ich tworzenie i funkcjonowanie - w części przeznaczonej wyłącznie na realizację celów wymienionych w tych przepisach.”.

Art. 21.

1. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085) wprowadza się następujące zmiany:
 - 1) w art. 6 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Obsługę finansowo-księgową urzędów żeglugi śródlądowej sprawuje główny księgowy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.”;
 - 2) w art. 9 w ust. 2 w pkt 9 na końcu zdania kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) kontrola dokumentów armatorów, dotyczących Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego.”;
 - 3) w art. 21 w ust. 2 na końcu zdania kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy „a także dowód opłacenia składki do Funduszu Żeglugi Śródlądowej”;
 - 4) w art. 30 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podstawę do wydania świadectwa zdolności żeglugowej stanowią kopie lub wyciągi dokumentów wymienionych w ust. 1 oraz dodatkowo, dla statków do przewozu osób, statków o napędzie mechanicznym do

przewozu rzeczy, a także pchania lub holowania, pozytywny wynik ich inspekcji, przeprowadzonej przez organ wydający to świadectwo.”,

- 5) w art. 58 w pkt 1 na końcu zdania kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy „lub bez dowodu opłacenia składki do Funduszu Żeglugi Śródlądowej”.
2. W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. z 1991 r. Nr 36, poz. 161, z 1992 r. Nr 20, poz. 78, z 1993 r. Nr 28, poz. 127, z 1995 r. Nr 85, poz. 426 i Nr 141, poz. 692, z 1996 r. Nr 43, poz. 189, Nr 146, poz. 680 i Nr 156, poz. 773, z 1997 r. Nr 137, poz. 926 i Nr 141, poz. 943 i 944, z 1998 r. Nr 133, poz. 872 i Nr 162, poz. 1126, z 2000 r. Nr 114, poz. 1193, Nr 120, poz. 1268 i Nr 122, poz. 1315, z 2001 r. Nr 76, poz. 809, Nr 98, poz. 1068, Nr 123, poz. 1353 i Nr 125, poz. 1368 oraz 2002 r. Nr 41, poz. 365) w art. 2 § 1 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
 - 5) „należności pieniężnych z tytułu składek do Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz składek specjalnych na rzecz Funduszu Rezerwowego”.

Art. 22.

Przepisy art. 1 pkt 2, art. 3 ust. 2 pkt 1, 2 i 4-7, art. 4, art. 10 pkt 2-5, art. 14 ust. 1, 2 i 6, art. 16, art. 17 ust. 1-3 uchyla się z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej.

Art. 23.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.

6/95/es

UZASADNIENIE

1. Wstęp

Potrzeba uchwalenia ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym jest związana z dostosowaniem polskiego prawa do prawa europejskiego, a w szczególności do:

- 1) Rozporządzenia Rady (WE) Nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego,
- 2) Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 r. ustanawiające pewne środki mające na celu realizację rozporządzenia Rady (WE) Nr 718/99 w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego.

Potrzebę utworzenia Funduszu Żeglugi Śródlądowej podkreśla Komisja Europejska w Okresowym Raporcie 2001 o postępach Polski na drodze do członkostwa w Unii Europejskiej. Raport mówi wprost o tym, że „w dziedzinie żeglugi śródlądowej należy przyjąć konieczne ustawodawstwo wtórne. Polska musi również stworzyć Fundusz Żeglugi Śródlądowej w celu administrowania dostępnymi środkami w przypadku kryzysu na rynku.” (str. 62 Raportu Okresowego). Ponadto, także w trakcie konsultacji z przedstawicielami Komisji Europejskiej, które odbyły się w styczniu 2002 r. w Warszawie również potwierdzono potrzebę stworzenia takiej instytucji, aby w pełni przyjąć *Acquis Communautaire*.

Zadaniem wyżej wymienionych rozporządzeń unijnych jest :

- stworzenie możliwości do kształtowania i realizacji wspólnej polityki transportowej w zakresie transportu wodnego śródlądowego,
- promowanie rozwoju transportu wodnego śródlądowego jako przyjaznej ekologicznie alternatywy dla transportu samochodowego,

- wpływanie na wielkość i strukturę podaży zdolności przewozowej żeglugi śródlądowej w celu dostosowywania jej do rosnących wymagań rynkowych, technicznych, bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska.

Należy przypomnieć, że w krajach Unii Europejskiej od 1989 r. obowiązywał system regulacji podaży zdolności przewozowej floty statków śródlądowych na europejskim rynku transportowym, którego głównym celem było zmniejszenie istniejącej nadpodaży zdolności przewozowej.

Nadpodaż tę oceniano wówczas na 20% do 30%, co powodowało zakłócenia na rynku i pogarszanie sytuacji ekonomicznej armatorów śródlądowych. W celu redukcji nadpodaży stworzono system administracyjnej regulacji wielkości floty śródlądowej w krajach członkowskich UE.

Podstawami prawnymi tego systemu były:

- 1) Rozporządzenie Rady (EEC) nr 1101/89 z 27 kwietnia 1989 r. w sprawie strukturalnych ulepszeń w przewozach śródlądowymi drogami wodnymi,
- 2) Rozporządzenie Komisji nr 1102/89 z 27 kwietnia 1989 r. w sprawie wprowadzenia postanowień Rozporządzenia nr 1101/89.

Rozporządzenie Rady (EEC) nr 1101/89 jako cel stawiało redukcję nadmiernej zdolności przewozowej floty śródlądowej:

- o 10% statków przeznaczonych do przewozu ładunków stałych i pchaczy,
- o 15% zbiornikowców,

przez zastosowanie w ciągu 10 lat programu złomowania statków.

Program realizowano metodą ekonomiczną, oddziałując na armatorów za pomocą Funduszu Złomowania, tworzonego na szczeblu każdego „zainteresowanego państwa członkowskiego” i wykorzystywanego pod ścisłą kontrolą Komisji Europejskiej, która dzięki uprawnieniom nadanym przez Radę, mogła wprowadzać nowe narzędzia regulacyjne – parametry systemu w okresach 3- i 5-letnich.

W praktyce oznaczało to premiowanie armatorów śródlądowych za złomowanie zbędnych statków oraz nakładanie na nich dodatkowej opłaty za wprowadzanie nowych jednostek do eksploatacji, zwiększających istniejącą zdolność przewozową.

Plan działania zakładał, że w ciągu 10 lat, dzięki zastosowaniu systemu regulacji podaży, nastąpi zrównoważenie europejskiego rynku usług transportu wodnego śródlądowego. W ciągu tego okresu zmniejszono podaż zdolności floty śródlądowej w krajach UE o prognozowane 10%. Komisja Europejska, biorąc pod uwagę nową sytuację na europejskim rynku usług transportowych uznała, że założony cel wprowadzonego systemu regulacji podaży został osiągnięty.

Od maja 1999 r. powyższy system uległ zasadniczej zmianie. Nowe rozporządzenia Rady (EC) nr 718/1999 i Komisji nr 805/1999 (poprzednie, tj. 1101/89 i 1102/89 przestały obowiązywać) wprowadziły zmianę celu systemu regulacji na „politykę podaży mającą na celu promocję żeglugi śródlądowej” i zasadę „stary – za – nowy” (old-for-new), a Fundusz Złomowania zastąpiono Funduszem Żeglugi Śródlądowej. Fundusz ten jest administrowany i finansowany przez każde państwo członkowskie UE, w którym wielkość floty śródlądowej osiągnęła poziom wskazany w rozporządzeniu.

Nie wydatkowane środki, zgromadzone przez Fundusz Złomowania w ciągu ostatnich 10 lat, przeniesiono do nowo utworzonego Funduszu Rezerwowego. Fundusz ten, wspomagany na bieżąco wpłatami specjalnymi armatorów wprowadzających na rynek nowe jednostki, gromadzi środki, które mogą być wykorzystane tylko w przypadkach określonych Dyrektywą Rady nr 96/75/EC z 19 listopada 1996 r. w sprawie systemu czarterowania i ustalania cen w krajowym i międzynarodowym transporcie wodnym śródlądowym.

Chodzi o przypadki poważnych zakłóceń na rynku transportowym. Środki Funduszu mogą być udostępnione w celu uruchomienia odpowiednich przedsięwzięć na szczeblu Komisji Europejskiej, po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi, z zachowaniem procedury przewidzianej w art. 6 rozporządzenia nr 718/1999.

2. Główne założenia ustawy

W okresie systemowego ograniczania przez kraje UE podaży zdolności przewozowej floty śródlądowej, w sektorze żeglugi śródlądowej w Polsce, z innych przyczyn osiągnięto rezultaty większe od zamierzonych przez UE.

W ciągu ostatnich lat nie było dopływu nowych statków śródlądowych, a stare statki z konieczności technicznej wycofywano z eksploatacji i złomowano. Większość obecnego stanu statków posiada wiek kwalifikujący je, według norm ustalonych podczas budowy, do złomowania, lecz ich stan techniczny jest utrzymywany w zdolności eksploatacyjnej kosztownymi remontami.

Wykazane powyżej statki pozostają w eksploatacji u 50 podmiotów (armatorów), posiadających:

- 1 statek 12 podmiotów, - 6-9 statków 7 podmiotów,
- 2-3 statków 14 podmiotów, -10-19 statków 6 podmiotów,
- 4-5 statków 5 podmiotów, -20 i więcej statków 6 podmiotów.

Przedstawione powyżej liczby wskazują, że sektor żeglugi śródlądowej to małe i średnie przedsiębiorstwa. Jednakże nadal około 55% statków pozostaje w dyspozycji dwóch spółek armatorskich, w których Skarbu Państwa posiada 25% akcji. Spółki te należą do VII NFI. Przeciętne zatrudnienie ogółem w omawianym sektorze w 2001 r. wynosiło około 1000 osób.

Na skutek zmian w wolumenie i strukturze przewozów towarowych w Polsce, a zwłaszcza spadku przewozów ładunków masowych, które były głównym ładunkiem transportowanym żeglugą śródlądową, przy równoległym dynamicznym wzroście przewozów transportem samochodowym, nastąpiło zmniejszenie zapotrzebowania na usługi transportu wodnego śródlądowego.

Od 1990 r. stan tonażu polskiej floty śródlądowej zmniejszył się ponad połowę. Równocześnie utrzymywała się niedobra sytuacja braku dopływu nowych statków. Osłabiło to potencjał przewozowy sektora żeglugi śródlądowej w Polsce zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym. Eksploatowane statki zestarzały się technicznie, co spowodowało osłabienie konkurencyjności żeglugi śródlądowej na krajowym rynku transportowym.

Z analizy danych statystycznych GUS tonaż polskiej floty towarowej na dzień 31.12.2001 r. wynosił:

- pchacze 251 szt. o mocy napędowej 67.484 kW,
 - holowniki 27 szt. o mocy napędowej 4.002 kW,
 - barki motorowe 98 szt. o mocy napędowej 23.423 kW o nośności 45.908 ton,
 - barki pchane 476 szt. o nośności 219.478 ton,
 - barki holowane 14 szt. o nośności 2.160 ton.
- Razem 94.909 kW o nośności 267.546 ton.

Przepisy UE nakładają obowiązek prowadzenia polityki w zakresie podaży zdolności przewozowej floty śródlądowej na kraje, w których tonaż tej floty przekracza 100 tys. t.

Objęcie Polski istniejącymi w krajach UE instrumentami polityki podaży zdolności przewozowej żeglugi śródlądowej, w celu promowania jej rozwoju, stwarza możliwość zapoczątkowania niezbędnych zmian w polskim transporcie wodnym śródlądowym, przede wszystkim polegających na odtworzeniu i unowocześnieniu floty statków polskiej floty śródlądowej.

Stąd głównym celem proponowanej ustawy, oprócz względów wynikających z procesu przedakcesyjnego, jest wprowadzenie systemu promowania transportu wodnego śródlądowego wykorzystującego wyżej wymienione akty prawne UE, tj. rozporządzenia nr 718/99 i 805/99.

Wejście w życie ustawy pozwoli na powstrzymanie procesu spadku zdolności przewozowej krajowej floty statków śródlądowych oraz na zmodernizowanie przestarzałego taboru przewozowego.

3. Zakres regulacji ustawy

Ustawa obejmuje statki żeglugi śródlądowej (bez statków żeglugi przybrzeżnej), przewożące towary na drogach wodnych śródlądowych. Polskie drogi wodne mają przez Niemcy połączenia z drogami wodnymi państw UE, zatem wyłączenia o których mowa w art. 5 dotyczą „statków uwięzionych” na polskich drogach wodnych z przyczyn technicznych (np. wielkość statku nie odpowiadająca parametrom połączenia) lub handlowych (np. stałe umowy na przewozy krajowe), lub z powodu małej zdolności do konkutowania z innymi statkami (np. małe pchacze).

W związku z powyższymi wyłączeniami, flota towarowa objęta regulacją ustawową będzie mniejsza od stanu inwentarzowego floty na koniec 2001 r. Dla potwierdzenia celowości wprowadzenia ustawowej regulacji promocji żeglugi śródlądowej, przeprowadzono ankietyzację wśród armatorów, w wyniku której uzyskano zgłoszenia na około 81% stanu inwentarzowego mocy pchaczy, holowników i barek motorowych oraz 83% stanu inwentarzowego tonażu barek bez własnego napędu. Spośród tej floty podlega wyłączeniu, zgodnie z art. 5, około 25% mocy pchaczy i barek motorowych i około 13% tonażu barek.

W rezultacie przewiduje się, że proponowaną ustawą objętych będzie: 130 szt. pchaczy o mocy 37,6 tys. kW, 280 szt. barek pchanych o tonażu 153 tys. ton oraz 90 szt. barek motorowych o tonażu 42 tys. ton i mocy 21 tys. kW. Łączny tonaż wyniesie 192 tys. ton, to jest ok.72% stanu inwentarzowego, a łączna moc 58,6 tys. kW, to jest ok. 62% stanu inwentarzowego floty śródlądowej.

4. Propozycje zapisów ustawy

W art. 1 określa się zakres regulacji objęty ustawą. Jest on odzwierciedleniem celów polityki Unii Europejskiej w zakresie transportu wodnego śródlądowego.

W art. 2 projekt ustawy wprowadza słowniczek definicji użytych na potrzeby tej ustawy.

Art. 3 określa armatorów statków i ogranicza zastosowanie polityki regulacji podaży do armatorów będących właścicielami statków polskich.

W ust. 2 zostały wyliczone wyłączenia statków, które nie stanowią konkurencji dla statków przewożących ładunki po śródlądowych drogach wodnych, a zwłaszcza dla statków przewożących towary w relacjach międzynarodowych. Z ustawy wyłączone są m.in. pchacze i holowniki o mocy napędowej nie przekraczającej 150 kW.

W ust. 3 proponuje się upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wyłączenia, w drodze rozporządzenia, z zakresu działania ustawy pchaczy i holowników o mocy napędowej do 300 kW oraz barek o nośności do 450 t, gdy będzie to wynikać z analizy sytuacji na rynku usług żeglugi śródlądowej lub istotnych zmian w strukturze floty towarowej.

Art. 4 zawiera postanowienia o stosowaniu polityki regulacji podaży zdolności przewozowej w odniesieniu do sektora żeglugi śródlądowej oraz określa w ust. 2, że polityka ta polega na stosowaniu określonych warunków w odniesieniu do statków wprowadzanych do eksploatacji lub wycofywanych z eksploatacji.

Art. 5 zawiera postanowienie dotyczące utworzenia Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego w Banku Gospodarstwa Krajowego.

Art. 6 – 10 zawierają postanowienia dotyczące funkcjonowania tych funduszy. Zakłada się szeroki zakres możliwości zasilania i wykorzystywania środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Będą one przeznaczone na wspieranie zachowań armatorów zgodnych z założeniami polityki państwa wobec transportu wodnego śródlądowego.

Wszelkie wypłaty ze środków Funduszu mogą być dokonywane tylko na podstawie stwierdzenia o spełnieniu warunków zapisanych w systemie promocji ustalonym w art. 14.

Art. 11 proponuje, aby nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem funduszy sprawowała Rada Nadzorcza BGK, z udziałem przedstawiciela ministra właściwego do spraw transportu. Szczegółowe warunki współpracy ministra właściwego do spraw transportu z BGK określi odpowiednia umowa.

Art. 12 proponuje, aby wypłata wynagrodzenia prowizyjnego BGK za usługi związane z prowadzeniem rachunków funduszy była dokonywana ze środków gromadzonych na tych rachunkach.

Art. 13 nakłada na armatorów obowiązki w zakresie wpłat do Funduszu Żeglugi Śródlądowej w wysokościach ustalonych przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Wprowadza się ustawową maksymalną wysokość tych składek. Zaproponowane wysokości składek oraz ich zróżnicowanie będzie wzorowane na zasadach stosowanych w państwach członkowskich UE.

Dowód potwierdzający wpłatę składki na fundusz będzie traktowany jako jeden z dokumentów statkowych, co w powiązaniu z wprowadzeniem poszerzonego zakresu kontroli przez inspektorów urzędów żeglugi śródlądowej stworzy ustawowe warunki do kontroli przestrzegania przepisów ustawy. Ponadto włączenie braku dowodu wpłaty do przepisów karnych ustawy o żegludze śródlądowej będzie sprzyjać terminowemu regulowaniu należności funduszy.

W ust. 8 przewidziano, że składka do Funduszu stanowi koszty uzyskania przychodu armatorów.

Art. 14 - 16 zawierają uprawnienia armatorów do wypłat z Funduszu. Będzie to zachęcało do podejmowania decyzji dotyczących np. wymiany statków starych na nowe, czy modernizacji lub przebudowie statków starych, ale jeszcze eksploatowanych.

Ponadto, w celu ustalenia różnicy między nośnością lub mocą napędową statków wprowadzanych do eksploatacji a statków złomowanych będą stosowane współczynniki korygujące. Obecnie obowiązuje w tej sprawie rozporządzenie Komisji Europejskiej Nr 336/2002 z 22 lutego 2002 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Nr 805/1999 ustanawiającego określone środki mające na celu realizację rozporządzenia Rady Nr 718/1999 w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego.

W Polsce współczynniki te będą wprowadzane w drodze rozporządzenia wydawanego przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Art. 17 określa obowiązki armatorów w przypadku wprowadzenia do eksploatacji nowego statku bez uprzedniego złomowania statku starego.

Art. 18 ustala zasady promocji transportu wodnego śródlądowego, z wykorzystaniem kredytów preferencyjnych, dopłat do kredytów i pożyczek.

Art. 19 przewiduje powołanie organu opiniodawczo-doradczego ministra właściwego do spraw transportu. Złożoność i różnorodność problematyki związanej z realizacją postanowień ustawy wymaga zarówno doradztwa fachowego i naukowego, jak też konsultacji społecznych.

Proponuje się, aby w Radzie byli reprezentanci środowisk żeglugi śródlądowej związanych z wykonywaniem zawodu przewoźnika, związków zawodowych, samorządów terytorialnych, przedstawicieli nauki oraz przedstawicieli zainteresowanych ministrów, aby zapewnić i ułatwiać wykonywanie podstawowych założeń polityki państwa w stosunku do sektora żeglugi śródlądowej, w zgodzie z wytycznymi wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej.

Art. 21 proponuje wprowadzenie zmian w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych, zwalniających dochody BGK z tytułu prowadzenia funduszy. Przewiduje się też zmiany w ustawie o żegludze śródlądowej mające na celu umożliwienie realizacji zadań nałożonych ustawą na urzędy żeglugi śródlądowej.

Art. 22 zaproponowano aby przepisy art. 1 pkt 2, art. 3 ust. 2 pkt 1, 2 i 7, art. 4, art. 10 pkt 2 i 5, art. 15 ust. 1, 2 i 6, art. 16, art. 17. ust. 1 - 3 zostały uchylone z dniem przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.

Art. 23 proponuje, aby ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.

6-03-iw

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Cel wprowadzenia regulacji

Celem proponowanej ustawy jest wprowadzenie do polskiego prawa przepisów Unii Europejskiej w zakresie polityki regulacji podaży zdolności przewozowej floty śródlądowej stwarzającej warunki do zwiększenia udziału transportu wodnego śródlądowego w przewozach ładunków. Ustawa daje podstawy prawne do wprowadzenia do polityki transportowej państwa w odniesieniu do żeglugi śródlądowej instrumentu regulacyjnego istniejącego w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W szczególności ustawa tworzy instytucjonalne warunki, zgodne z priorytetami wspólnej polityki transportowej UE, do promowania nowoczesnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego oraz do umożliwienia polskim armatorom śródlądowym wykonywania usług na drogach wodnych państw członkowskich UE.

Oczekuje się, że dzięki zastosowaniu przepisów ustawy nastąpi stopniowa modernizacja floty towarowej, przede wszystkim w drodze zakupów nowych jednostek przy równoczesnym złomowaniu jednostek najbardziej wyeksploatowanych. Ustawa pozwoli w ten sposób na podniesienie konkurencyjności polskiej żeglugi śródlądowej na rynku europejskim i krajowym oraz przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska na śródlądowych drogach wodnych.

2. Konsultacje

Zagadnienia objęte proponowaną ustawą były przedmiotem wielokrotnych konsultacji ze środowiskiem żeglugi śródlądowej. W ostatnim czasie projekt ustawy był omawiany na dorocznej naradzie żeglugi śródlądowej, która odbyła się w Szczecinie przed sezonem nawigacyjnym 2002 r.

Szczegółowo dyskutowano nad projektem w ramach specjalnie powołanego zespołu konsultacyjnego z udziałem przedstawicieli Uniwersytetu Szczecińskiego, armatorów śródlądowych i administracji żeglugi śródlądowej. Ostatnie spotkanie zespołu odbyło się w dniu 7 maja 2002 r.

W toku konsultacji społecznych największą uwagę budziły następujące kwestie:

- 1) liczba statków śródlądowych objętych działaniem instrumentu regulacyjnego,
- 2) wysokość składek armatorów w powiązaniu z wypłatami za złomowanie statków,
- 3) zasady i procedury współpracy ministra właściwego do spraw transportu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

Przebieg konsultacji dobitnie potwierdził, że istnieje silne poparcie i zainteresowanie środowiska żeglugi śródlądowej projektem ustawy, która - jego zdaniem - stwarza podstawy do odbudowy transportu wodnego śródlądowego w Polsce i umocnienia jego pozycji w ramach Unii Europejskiej.

3. Zakres oceny skutków regulacji

Ocena objęła następujące zagadnienia podstawowe dla proponowanej ustawy:

- 1) wprowadzenie systemu regulacji podaży floty towarowej,
- 2) promowanie rozwoju żeglugi śródlądowej.

Chodzi przede wszystkim o zdolność instytucjonalną i rynkową w zakresie dostosowania polskiego transportu wodnego śródlądowego do wymogów Unii Europejskiej.

Brano też pod uwagę doświadczenia krajów członkowskich UE, które politykę regulacji podaży floty towarowej prowadzą od wielu lat. Kraje te interesują się też możliwościami wejścia na polski rynek usług żeglugi śródlądowej, co jest związane z przestrzeganiem zasad konkurencji i swobody dostępu do rynku.

4. Skutki wprowadzenia regulacji

Ustawa będzie miała bezpośredni wpływ na krótko- i długookresowe warunki i wyniki działalności sektora żeglugi śródlądowej w Polsce. Postanowienia ustawy nakładają na armatorów żeglugi śródlądowej obowiązek opłacania składek od statków objętych mechanizmem regulacyjnym. Wykonywanie tego obowiązku będzie nadzorowane i kontrolowane przez terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

Równolegle ustawa stwarza warunki do promowania żeglugi śródlądowej jako najbardziej przyjaznej ekologicznie gałęzi transportu, podniesienia bezpieczeństwa żeglugi oraz wzmocnienia zdolności konkurowania na rynku krajowym i europejskim.

Ustawa przyniesie też pozytywne efekty w sektorach powiązanych, jak porty rzeczne, stocznie rzeczne, zwiększenie zatrudnienia i eksportu.

Zostały przeprowadzone wstępne symulacje ekonomiczne proponowanego Funduszu Żeglugi Śródlądowej, z uwzględnieniem liczby statków, które zostaną objęte regulacją. Z uzyskanych rezultatów tych symulacji wynika, że efektywne funkcjonowanie mechanizmu regulacji i promocji żeglugi śródlądowej wymaga dysponowania przez Fundusz rocznie kwotą ok. 10-12 mln zł. Kwota ta to suma składek armatorów, dotacji Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz dotacji budżetowej ze środków na integrację europejską. W zależności od decyzji co do wielkości ew. dotacji, zdolność operacyjna Funduszu może być osiągnięta wcześniej lub później. Od tego też zależeć będzie tempo dostosowania się polskiego transportu wodnego śródlądowego do wymogów UE.

**UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU
PROJEKTU USTAWY O FUNDUSZU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ I FUNDUSZU
REZERWOWYM**

Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w zakresie polityki regulacji podaży zdolności przewozowej floty śródlądowej stwarzającej warunki dla zwiększenia udziału transportu wodnego śródlądowego w przewozach towarów do obowiązujących w tej materii przepisów prawa Unii Europejskiej, to jest:

- Rozporządzenia Komisji WE Nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r., w sprawie polityki podaży floty Wspólnoty w celu promocji żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE nr L 0909, 02.04.1999),
- Rozporządzenia Komisji WE Nr 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 r., w sprawie wprowadzenia postanowień mających na celu realizację Rozporządzenia Rady WE Nr 718/1999 w sprawie polityki podaży floty Wspólnoty w celu promocji żeglugi śródlądowej.

W celu redukcji nadmiernej zdolności przewozowych floty śródlądowej nieadekwatnej do poziomu popytu w tej dziedzinie, Rada Unii Europejskiej wydała 27 kwietnia 1989 r. rozporządzenie nr 1101/89 w sprawie strukturalnych ulepszeń w przewozach śródlądowymi drogami wodnymi. Zgodnie z przepisami rozporządzenia 1101/89 redukcja nadmiernej wydajności miała się dokonać poprzez zastosowanie programów złomowania jednostek pływających koordynowanych na poziomie Wspólnoty. W tym celu rozporządzenie 1101/89 ustanowiło wymóg utworzenia specjalnych funduszy w państwach członkowskich, administrowanych przez te państwa. Rozporządzenie 1101/89 wygasło z dniem 28 kwietnia 1999 r., jednakże aby korzyści z planów złomowania prowadzonych od 1990 r. nie zostały zaprzepaszczone, przez nowe zdolności przewozowe wprowadzane do eksploatacji okazało się nieodzowne utrzymanie dotychczasowych programów. Jednocześnie należy zauważyć, iż przyjęta w tym celu nowa regulacja (Rozporządzenie Komisji WE Nr 718/1999) wprowadza ograniczony okres zachowania dotychczasowych zasad, maksymalnie przez cztery lata od momentu wydania regulacji, przy jednoczesnym redukowaniu nierówności między podażą a popytem tak by zabezpieczyć przekształcenia oraz zakończyć okres interwencji na rynku Wspólnoty. Rozporządzenie Komisji WE Nr 718/1999 wyraźnie stanowi, iż istotne jest utrzymanie instrumentu regulacji nadmiernej podaży po wskazanym okresie czterech lat, jako

mechanizm rezerwy ustanowiony na poziomie równowagi między podażą a popytem na rynku żeglugi śródlądowej, który mógłby zostać reaktywowany w przypadku poważnych zakłóceń na rynku.

Podstawą do implementowania przepisów ww. rozporządzeń wspólnotowych jest art. 9 Rozporządzenia Komisji WE Nr 718/1999, który stanowi delegację dla państw członkowskich do podjęcia niezbędnych kroków w celu wdrożenia niniejszego Rozporządzenia. Projektowana ustawa stanowi wykonanie delegacji zawartej w Rozporządzeniu, i realizuje zakładany cel, jakim jest ustanowienie ram prawnych dla zorganizowania w Polsce Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowego w ramach polityki promocji żeglugi śródlądowej i utrzymania równowagi na rynku żeglugi śródlądowej, tak aby w konsekwencji przygotować się do bezpośredniego stosowania rozporządzeń wspólnotowych.

Projekt ustawy stwarza podstawy prawne dla wprowadzenia do polityki transportowej państwa w odniesieniu do żeglugi śródlądowej instrumentu regulacyjnego istniejącego w państwach członkowskich Unii Europejskiej w postaci Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowego. Skutkiem utworzenia tych instytucji będzie stopniowa modernizacja floty towarowej, przede wszystkim w drodze zakupu nowych jednostek przy równoczesnym złomowaniu jednostek najbardziej wyeksploatowanych. Projekt ustawy zmierza tym samym do umożliwienia wzrostu konkurencyjności polskiej żeglugi śródlądowej na rynku europejskim i krajowym oraz poprawy żeglugi i ochrony środowiska na śródlądowych drogach wodnych.

Problematyka objęta zakresem przedmiotowym projektowanej ustawy jest w prawie wspólnotowym regulowana w drodze rozporządzeń. Należy zauważyć, iż zgodnie z art. 249 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską rozporządzenie ma zastosowanie ogólne, obowiązuje w całości i stosuje się bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich. Rozporządzenia muszą więc być stosowane dokładnie w tej formie, w jakiej zostały przyjęte. Z tego względu nie podlegają one implementacji do krajowych systemów prawnych. Sytuacja procesu dostosowawczego w państwach ubiegających się o członkostwo w Unii Europejskiej może wyjątkowo uzasadniać implementację przepisów rozporządzeń, która ma na celu budowę w okresie przedakcesyjnym struktur i mechanizmów niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania przepisów prawa wspólnotowego po przystąpieniu do Unii Europejskiej.

Jednak regulacja taka, w zakresie w jakim wdraża materialne przepisy rozporządzeń wspólnotowych, może mieć jedynie charakter przejściowy. Z tego względu te przepisy projektu, których pozostanie w mocy po dniu akcesji stwarzałoby kolizje z prawem wspólnotowym, zostaną uchylone z dniem przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Od dnia wejścia Polski do Unii Europejskiej przepisy rozporządzeń będą obowiązywać wprost. Przyjęcie klauzuli derogującej zawartej w art. 22 projektu ustawy umożliwi uniknięcie podwójnej regulacji pewnych zagadnień i płynne przejście pod reżim wspólnotowy oraz zapobiegnie kolizji z systemem prawa Unii Europejskiej.

W celu utworzenia Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego oraz wdrożenia zasad i procedur ich funkcjonowania do systemu prawa polskiego, konieczne było sporządzenie projektu ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Uchwalenie projektowanej ustawy przewidziane jest w priorytecie 9.3: „Harmonizacja prawa w zakresie wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej oraz dostępu do rynku”, zadanie 3 „Konieczne zmiany instytucjonalne” z rozdziału 9 „Polityka Transportowa” Narodowego Programu Przygotowania do Członkostwa.

Należy również zaznaczyć iż wymóg utworzenia Funduszu Żeglugi Śródlądowej w celu administrowania dostępnymi zasobami w przypadku kryzysu na rynku, sformułowała Komisja Europejska w Raporcie Okresowym za rok 2001.

Ponadto konieczność utworzenia w 2002 roku Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego oraz rozpoczęcie jego funkcjonowania w roku 2003 przewiduje „Plan Działania w sprawie wzmocnienia zdolności administracyjnej i sądowniczej do sprostania wymogom członkostwa w Unii Europejskiej”.

W konkluzji należy stwierdzić, iż wyżej przedstawiona analiza pozwala uznać projekt ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym za dostosowujący prawo polskie do wspólnotowego *acquis*.



**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH**

Prof. dr hab. Danuta Hübner

Sekr. Min. DH/ /2002/DPE/jg

Warszawa, lipca 2002 r.

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (RM-10-108-02), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

1. Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w zakresie regulacji zdolności przewozowej śródlądowej floty towarowej na jednolitym rynku transportowym do obowiązujących w tej materii przepisów prawa Unii Europejskiej, to jest:
 - Rozporządzenia Komisji WE Nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r., w sprawie polityki podaży floty Wspólnoty w celu promocji żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE nr L 090, 2.04.1999),
 - Rozporządzenia Komisji WE Nr 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 w sprawie wprowadzenia postanowień mających na celu realizację Rozporządzenia Rady WE Nr 718/1999 w sprawie polityki podaży floty Wspólnoty w celu promocji żeglugi śródlądowej.
2. Powyższe regulacje prawa wspólnotowego mają na celu doprowadzenie do redukcji nadmiernych zdolności przewozowych floty śródlądowej przez zastosowanie programów złomowania jednostek pływających. Chodzi o uniknięcie zwiększenia istniejącej nadmiernej podaży lub zagrożenia powstania nowych zdolności przewozowych, tak aby utrzymać

równowagę na rynku żeglugi śródlądowej. Nie mniej ważnym celem wskazanych regulacji wspólnotowych jest wprowadzenie polityki promocji żeglugi śródlądowej.

3. Podstawą do implementowania przepisów ww. rozporządzeń wspólnotowych jest art. 9 Rozporządzenia Komisji WE Nr 718/1999, który stanowi delegację dla państw członkowskich do podjęcia niezbędnych kroków w celu wdrożenia niniejszego Rozporządzenia. Projektowana ustawa stanowi wykonanie delegacji zawartej w Rozporządzeniu, i aby zrealizować zakładany cel, jakim jest ustanowienie ram prawnych dla zorganizowania w Polsce Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowego w ramach polityki promocji żeglugi śródlądowej i utrzymania równowagi na rynku żeglugi śródlądowej, a tym samym przygotować się do bezpośredniego stosowania rozporządzeń wspólnotowych, powinna zawierać przepisy zgodne z prawem wspólnotowym. Analiza poszczególnych przepisów projektu wzbudza jednak zastrzeżenia z punktu widzenia implementacji przepisów prawa materialnego wychodzących poza delegację zawartą w Rozporządzeniu Komisji WE Nr 718/1999. Należy w tym miejscu przypomnieć, iż zgodnie z art. 249 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską rozporządzenie ma zastosowanie ogólne, obowiązuje w całości i stosuje się bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich. Rozporządzenia muszą więc być stosowane dokładnie w tej formie, w jakiej zostały przyjęte. Natomiast projektowana ustawa nie przewiduje uchylecia jej mocy, w części wykraczającej poza niezbędne postanowienia instytucjonalne i proceduralne, z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.
4. Przyjęcie projektu w proponowanym kształcie spowoduje, iż w chwili akcesji wszystkie przepisy projektowanej ustawy, które implementują postanowienia rozporządzeń wspólnotowych w stopniu wykraczającym poza zawartą w nich delegację, będą uchylone. Transpozycja przepisów rozporządzenia w przypadku państw kandydujących do członkostwa musi być ograniczona w czasie, tj. przepisy takie mogą obowiązywać tylko do momentu uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej. Powyższy zasadę opiniowany projekt ustawy realizuje w art. 22.
5. Odnosząc się do przepisów projektu ustawy zawierających postanowienia objęte zakresem delegacji zawartej w regulacjach wspólnotowych należy stwierdzić, iż wspólnotowym instrumentem regulacji zdolności przewozowych utworzonym na podstawie wymienionych w punkcie 1 niniejszej opinii, pozwalającym państwom członkowskim podejmować działania

łączne, są Fundusze Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy. Środki zebrane na ww. funduszach mogą zostać wykorzystane do przyznawania premii za złomowanie w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku transportowym.

6. Projekt ustawy wprowadza m.in. niezbędne zmiany instytucjonalne w celu realizacji przepisów zawartych w rozporządzeniach wspólnotowych.

Artykuły 6, 7, 8 i 9 projektu ustawy zawierają ustalenia dotyczące utworzenia Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego w Banku Gospodarstwa Krajowego i funkcjonowania tych funduszy. Dysponowanie środkami zgromadzonymi na Funduszu Rezerwowym może nastąpić tylko za zgodą Komisji Europejskiej, jednocześnie zasilenie w środki unijne może mieć miejsce za pośrednictwem rachunków tego funduszu.

Artykuł 13 projektu ustawy stanowi realizację wymogu uzupełniania środków krajowych dla osiągnięcia celów poprzez włączenie środków publicznych do składek armatorów.

Artykuł 14 projektu ustawy wprowadza obowiązkowe zasilanie Funduszu Żeglugi Śródlądowej przez armatorów w postaci składek zróżnicowanych zgodnie z zasadami wynikającymi z przepisów wspólnotowych zawartych w rozporządzeniach wymienionych w punkcie 1 niniejszej opinii.

7. Uchwalenie projektowanej ustawy przewidziane jest w priorytecie 9.3: „Harmonizacja prawa w zakresie wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej oraz dostępu do rynku”, zadanie 3 „Konieczne zmiany instytucjonalne” z rozdziału 9 „Polityka Transportowa” Narodowego Programu Przygotowania do Członkostwa.

8. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

Rozporządzenie
Ministra Infrastruktury
z dnia.....2002 r.

w sprawie określenia rocznych stawek jednostkowych oraz trybu i zasad dokonywania
wpłat do Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

Na podstawie art. 13 ust. 5, ustawy z dnia.....o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i
Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2002r. Nr.....poz.....), zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa:

- 1) wysokość rocznych stawek jednostkowych do obliczenia rocznych składek do Funduszu,
- 2) tryb i zasady dokonywania wpłat rocznych składek do Funduszu.

§ 2.

1. Stawki jednostkowe do obliczenia wysokości rocznych składek płaconych przez armatorów do Funduszu ustala się w wysokości:

- 1) statki do przewozu ładunków stałych:
 - a)-barki motorowe 1,0 euro za tonę,
 - b)-barki pchane i holowane 0,7 euro za tonę,
- 2) zbiornikowce:
 - a)-barki motorowe 3,0 euro za tonę,
 - b)-barki pchane i holowane 1,5 euro za tonę,
- 3) pchacze i holowniki 0,4 euro za kW.

2. Stawki, wyszczególnione w ust.1,2 i 3 ulegają zmniejszeniu:

- 1) 30% w odniesieniu do statków mniejszych niż 450 ton,
- 2) w grupie statków od 450 ton do 650 ton, o 15% na każdą tonę, o którą tonaż statku jest mniejszy niż 650 ton,
- 3) o 30% w odniesieniu do pchaczy i holowników o mocy mniejszej niż 300 kW.

3. Składka roczna obliczana jest w złotych, jako suma iloczynów rocznych stawek jednostkowych, o których mowa w ust.1 i 2 oraz nośności wszystkich statków posiadanych przez armatora, włączając w to statki przeznaczone do złomowania (barek wyrażonej w tonach lub mocy napędowej pchaczy i holowników wyrażonej w kW).

4. Roczne stawki jednostkowe podane w euro podlegają przeliczeniu na złote według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego, obowiązującego w pierwszym dniu roboczym danego roku kalendarzowego.

§ 3.

2

1. Składki do Funduszu wnoszone są przez armatorów z góry za każdy rok, w terminie poprzedzającym wprowadzenie statku do eksploatacji jednak nie później niż do 31 marca, a jeżeli statek nie jest odstawiony na okres przerwy nawigacyjnej, to przed końcem roku kalendarzowego.
2. Składki od statków wyłączonych czasowo z eksploatacji w celu przeprowadzenia remontu opłacane są w pełnej rocznej wysokości przed wprowadzeniem do eksploatacji po przeprowadzonym remoncie.
3. Nie później niż do 31 marca armator powiadamia Fundusz o planowanym terminie wniesienia składki, pod rygorem zapłacenia odsetek karnych za okres od 31 marca do dnia dokonania wpłaty.
4. Armatorzy dokonują wpłaty rocznych składek na podstawie pisemnego zgłoszenia statków do Funduszu, sporządzonego na wzorze stanowiącym załącznik do rozporządzenia.
5. Potwierdzenie wniesienia rocznej składki do Funduszu traktuje się jak dokument statku, który powinien być udostępniony kontroli przez kierownika statku, zarówno w odniesieniu do pchacza jak i pchanych przez ten pchacz barek bezzałogowych.

§ 4.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem.....

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:

Minister Finansów

Uzasadnienie

Ustawa z dnia.....2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U z 2002 r. Nr..... poz.....) została uchwalona w celu zharmonizowania prawa polskiego z prawem wspólnotowym w zakresie jaki regulują rozporządzenia Unii Europejskiej:

- Rozporządzenia Rady (WE) Nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego,
- Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 r. ustanawiające pewne środki mające na celu realizację rozporządzenia Rady (WE) nr 718/99 w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego.

Między innymi ustawa przewiduje postanowienia dotyczące wysokości rocznych stawek jednostkowych dla składek wpłacanych przez armatorów do Funduszu Żeglugi Śródlądowej utworzonego na mocy ww. ustawy.

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie przez Ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, delegacji ustawowej określonej w art. 13 ust. 5 ustawy z dnia.....2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U z 2002 r. Nr..... poz.....).

Projektowane rozporządzenie określi w szczególności:

- 1) wysokość rocznych stawek jednostkowych do obliczenia rocznych składek do Funduszu Żeglugi Śródlądowej,
- 2) tryb i zasady dokonywania wpłat rocznych składek do Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

W § 2 ustala się stawki jednostkowe stosowane do obliczenia rocznej składki płaconych przez armatorów do Funduszu, a także sposób obliczania składki.

§3 projektu rozporządzenia reguluje zasady oraz tryb wnoszenia składek do Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

Przewiduje się, że wejście w życie projektowanej regulacji nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Rozporządzenie
Ministra Infrastruktury
z dnia.....2002 r.

w sprawie określenia wielkości współczynników korygujących nośność złomowanego statku
żeglugi śródlądowej.

Na podstawie art.16 ust. 3 ustawy z dnia.....o Funduszu Żeglugi Śródlądowej
i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2002 r. Nr.....poz.....), zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa wielkość współczynników korygujących nośność statku żeglugi
śródlądowej, przeznaczonego do złomowania.

§ 2.

Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) współczynnik korygujący - współczynnik korygujący nośność statku złomowanego
dla ustalenia nośności równoważnej (lub równoważnej mocy napędowej) w stosunku
do nośności (lub mocy napędowej) statku nowo wprowadzanego do eksploatacji,
(art.16 ust. 2 ustawy),
- 2) nośność równoważna – nośność (lub moc napędowa) statku przeznaczonego do
złomowania, zmieniona współczynnikiem korygującym dla porównania z nośnością
(lub mocą napędową) statku wprowadzanego do eksploatacji w zamian za statek
złomowany.

§ 3.

Jeżeli armator:

- 1) wprowadza do eksploatacji statek, o którym mowa w art.16 ust.1 ustawy oraz
złomuje inny statek,
- 2) ubiega się o wypłatę za złomowanie statku,
to należy ustalić nośność równoważną, określoną dla poszczególnych rodzajów
złomowanych statków, przy zastosowaniu współczynników korygujących.

§ 4.

2

Ustala się następujące wielkości współczynników korygujących:

- 1) statki do przewozu ładunków stałych:
 - a) barki motorowe o nośności poniżej 450 t 1,20
 - b) barki motorowe o nośności od 450 t: do 650 t: 1,00
 - c) barki motorowe o nośności powyżej 650 t: 0,70;
 - d) barki pchane o nośności poniżej 450 t 1,30
 - e) barki pchane o nośności od 450 t do 650 t 1,00;
 - f) barki pchane o nośności powyżej 650 t 0,60;

- 2) zbiornikowce:
 - a) barki motorowe o nośności poniżej 450 t 1,00;
 - b) barki motorowe o nośności od 450 t do 650 t 0,85;
 - c) barki motorowe o nośności powyżej 650 t 1,10;
 - d) barki pchane o nośności od 450 t do 650 t 0,80;
 - e) barki pchane o nośności powyżej 650 t 0,70;

- 3) pchacze:
 - a) pchacze o mocy powyżej 150 kW do 300 kW 1,10;
 - b) pchacze o mocy powyżej 300 kW 0,70.

§ 5.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem.....

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:
Minister Finansów

Uzasadnienie

Ustawa z dnia.....2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U z 2002 r. Nr..... poz.....) została uchwalona w celu zharmonizowania prawa polskiego z prawem wspólnotowym w zakresie jaki regulują rozporządzenia Unii Europejskiej:

- Rozporządzenia Rady (WE) Nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego,
- Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 r. ustanawiające pewne środki mające na celu realizację rozporządzenia Rady (WE) nr 718/99 w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego.

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie przez Ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, delegacji ustawowej określonej w art. 16 ust. 3 ustawy z dnia.....2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U z 2002 r. Nr..... poz.....).

Projektowane rozporządzenie ma na celu określenie wielkości współczynników korygujących nośność śródlądowego statku towarowego przeznaczonego do złomowania.

W § 2 wprowadzono definicje współczynnika korygującego oraz nośności równoważnej.

W § 3 projektu rozporządzenia zawarto przepisy mówiące kiedy należy stosować współczynniki korygujące.

§ 4 ustala wielkości współczynników korygujących dla poszczególnych rodzajów statków.

Przewiduje się, że wejście w życie projektowanej regulacji nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Rozporządzenie
Ministra Infrastruktury

z dnia.....2002r.

w sprawie określenia wysokości stawek jednostkowych do obliczania wypłat z Funduszu Żeglugi Śródlądowej za złomowanie statku polskiego oraz zasad dokonywania tych wypłat.

Na podstawie art. 14 ust. 7 ustawy z dnia2002r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2002r. Nr.....poz.....), zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa:

- 1) wysokość stawek jednostkowych do obliczenia wypłat z Funduszu Żeglugi Śródlądowej, zwanego dalej „Funduszem” za złomowanie statku polskiego,
- 2) zasady dokonywania wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego.

§ 2.

Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) współczynnik korygujący – współczynnik korygujący nośność statku złomowanego dla ustalenia nośności równoważnej (lub równoważnej mocy napędowej) w stosunku do nośności (mocy napędowej) statku nowo wprowadzanego do eksploatacji,
- 2) nośność równoważna – nośność (moc napędowa) statku przeznaczanego do złomowania, zmieniona współczynnikiem korygującym dla porównania z nośnością (mocą napędową) statku wprowadzanego do eksploatacji w zamian z statek złomowany,
- 3) władza Funduszu – jednostka administracyjna upoważniona przez Ministra właściwego do spraw transportu do administrowania Funduszem,
- 4) wypłata – kwota wyliczona na podstawie zasad i stawek określonych w rozporządzeniu należna dla armatora złomującego statek.

§ 3.

1. Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy z dnia.....2002r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, armator, który opłaca składki ma prawo do otrzymania wypłaty z Funduszu.
2. Wypłata będzie obliczana na podstawie stawek jednostkowych, określonych w § 4 z możliwością jest obniżenia lub podwyższenia w przedziale procentowym, zwanym dalej „procentem stawki wypłaty”, od 80% do 120%, na podstawie motywacji zawartej we wniosku armatora.

§ 4.

1. Do obliczenia wypłat należnych za złomowanie statków ustala się następujące stawki jednostkowe:

- | | | |
|--|--------|-------------|
| 1) statki do przewozu ładunków suchych: | | |
| a) Barki motorowe o nośności poniżej 450 t | 85,00 | EUR za tonę |
| b) Barki motorowe o nośności powyżej 650 t | 120,00 | EUR za tonę |
| c) Barki pchane o nośności poniżej 450 t | 40,00 | EUR za tonę |
| d) Barki pchane o nośności od 450 t do 650 t | 50,00 | EUR za tonę |
| e) Barki pchane o nośności powyżej 650 t | 60,00 | EUR za tonę |
| 2) zbiornikowce: | | |
| a) Barki motorowe o nośności poniżej 450 t | 160,00 | EUR za tonę |
| b) Barki motorowe o nośności od 450 t do 650 t | 200,00 | EUR za tonę |
| c) Barki pchane o nośności powyżej 650 t | 230,00 | EUR za tonę |
| d) Barki pchane o nośności poniżej 450 t | 70,00 | EUR za tonę |
| e) Barki pchane o nośności od 450 t do 650 t | 85,00 | EUR za tonę |
| f) Barki pchane o nośności powyżej 650 t | 100,00 | EUR za tonę |
| 3) pchacze: | | |
| a) Pchacze o mocy powyżej 150 kW do 300 kW | 150,00 | EUR za kW |
| b) Pchacze o mocy powyżej 300 kW | 200,00 | EUR za kW |

2. Stawki jednostkowe do obliczenia wypłat wyrażone w euro, podlegają przeliczeniu na PLN według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego obowiązującego w dniu dokonywania wypłaty z Funduszu.

3. Wypłata z Funduszu dokonywana jest w PLN.

4. Wielkość wypłaty oblicza się jako iloczyn stawek jednostkowych ustalonych w ust. 1 i nośności wyrażonej w tonach lub mocy napędowej wyrażonej w kW, statków złomowanych.

5. W przypadku wprowadzenia do eksploatacji innego statku i złomowania statku o większej równoważnej nośności lub większej równoważnej mocy napędowej, wielkość wypłaty oblicza się jako iloczyn stawek jednostkowych i różnicy nośności równoważnej.

§ 5.

1. Armator ubiegający się o wypłatę składa do Funduszu wnioski na formularzu, którego wzór stanowi załącznik nr 1. We wniosku powinien być zawarty procent stawki wypłaty, o jaki ubiega się armator.

2. Wnioski o wypłatę armatorzy składają do Funduszu w ciągu miesiąca października na rok następny. Wnioski złożone w innym terminie nie będą rozpatrywane, z wyjątkiem szczególnych przypadków, na które wyrazie pisemną zgodę minister właściwy do spraw transportu.

3. Władze Funduszu weryfikują wnioski pod względem formalnym, zgodnie z przepisami, wydanymi na podstawie art. 15 ustawy, zasięgają opinii Banku Gospodarstwa Krajowego w sprawie możliwości przeznaczenia środków Funduszu na wypłaty, po uzyskaniu opinii Rady do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, o której mowa w art. 19 ust. 1 ustawy.

4. Wnioski o wypłatę w wysokości 80% stawki premii oraz wnioski gwarantujące przeznaczenie uzyskanych z wypłaty środków na rozwój i postęp w przewozach, będą rozpatrywane i realizowane w miarę posiadania środków w pierwszej kolejności, a wnioski o wyższym przedziale procentu stawki wypłaty i wnioski nie gwarantujące przeznaczenia na postęp, w następnej kolejności.
5. Rada rozpatruje wnioski i przedkłada władzom Funduszu opinię na temat proponowanego ich załatwienia z uwzględnieniem ewentualnie zalecanej kontroli wykonania gwarancji armatora zawartej we wniosku o wypłatę.
6. Władze Funduszu podejmują decyzję o sposobie załatwienia wniosku o wypłatę i zawiadomią wnioskodawców na formularzu, którego wzór stanowi załącznik nr 2, w przeciągu dwóch miesięcy od upływu terminu, o którym mowa w ust. 3, to jest do końca grudnia.

§ 6.

1. Reklamacje do treści zawiadomień, o których mowa w § 5 ust. 6 mogą być składane do ministra właściwego do spraw transportu. Minister rozpatruje reklamacje w ciągu miesiąca stycznia i powiadamiania zainteresowanych w formie decyzji. Decyzja ministra jest ostateczna.
2. Wykaz wniosków, rozpatrzonych pozytywnie sporządzony na formularzu, którego wzór stanowi załącznik nr 3, po zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu, władze Funduszu prześlą do Banku Gospodarstwa Krajowego, w terminie do końca miesiąca lutego, w celu zmieszczenia w planie finansowym, o którym mowa w art. 11 ust. 1 ustawy.

§ 7.

1. Wypłaty dokonywane są przez Bank Gospodarstwa Krajowego w ciągu 30 dni od daty przekazania Bankowi Gospodarstwa Krajowego wykazu wniosków, na podstawie oryginału zaświadczenia o złomowaniu statku, wydane stosownie do postanowień art. 15 ust. 2 ustawy.
2. O miejscu i terminie wypłaty zainteresowani armatorzy są powiadamiani przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

§ 8.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem.....

Minister Infrastruktury

w porozumieniu:
Minister Finansów

Uzasadnienie

do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia wysokości wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego oraz zasad dokonywania wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego
(Wersja wstępna)

Ustawa z dnia.....2002r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U z 2002r. Nr..... poz.....) została uchwalona w celu zharmonizowania prawa polskiego z prawem wspólnotowym w zakresie jaki regulują rozporządzenia Unii Europejskiej:

- Rozporządzenia Rady (WE) Nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego,
- Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 r. ustanawiające pewne środki mające na celu realizację rozporządzenia Rady (WE) nr 718/99 w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego.

Między innymi ustawa przewiduje postanowienia dotyczące wysokości wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego oraz zasad dokonywania wypłat za złomowanie statku polskiego z Funduszu Żeglugi Śródlądowej utworzonego na mocy ww. ustawy.

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie przez Ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, delegacji ustawowej określonej w art. 14 ust. 7 ustawy z dnia.....2002r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U z 2002r. Nr..... poz.....).

Projektowane rozporządzenie określi w szczególności:

- 1) wysokość stawek jednostkowych do obliczenia wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego,
- 2) tryb i zasady dokonywania wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego.

W § 4 ustala się stawki jednostkowe stosowane do obliczenia wypłat należnych za złomowanie statków.

§ 5 projektu rozporządzenia reguluje zasady oraz tryb składania wniosków przez armatorów do Funduszu Żeglugi Śródlądowej w celu uzyskania wypłaty oraz sposób rozpatrywania wniosków i podejmowania decyzji o przyznaniu niniejszej wypłaty przez władze Funduszu.

§ 6 reguluje tryb rozpatrywania reklamacji (odwołań) do treści zawiadomień.

Tryb i terminy dokonywania wypłat przez Bank Gospodarstwa Krajowego określa § 7.

Przewiduje się, że wejście w życie projektowanej regulacji nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Tabela zgodności

(ustawa o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym)

Lp.	UE	JUE	JPL	Treść przepisu	Przepisy intertemporalne	Uwagi
1.	Rozporządzenie Rady (WE) NR 718/99 z dnia 29 marca 1999r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego	Art. 2 ust. 2 pkt (a), (b), (d), (e), (f), (i) oraz ust.3	Art. 3 ust. 2 pkt 1,2, 3, 6 oraz ust. 3	<p>Art. 3 ust. 2</p> <p>1) statki pływające po śródlądowych drogach wodnych nie połączonych z drogami wodnymi państw członkowskich Unii Europejskiej,</p> <p>2) statki, które ze względu na swoje rozmiary nie mogą opuścić krajowych śródlądowych dróg wodnych i nie mogą wypływać na inne śródlądowe drogi wodne,</p> <p>3) pchacze i holowniki o mocy napędowej nie przekraczającej 150 kilowatów (kW),</p> <p>4) statki morskie pływające po śródlądowych drogach wodnych lub barki przewożone na statkach morskich, używane wyłącznie do przewozów międzynarodowych lub przewozów krajowych podczas podróży obejmującej przeplnięcie morzem,</p> <p>5) statki używane wyłącznie do magazynowania towarów lub do przeładunku,</p> <p>6) statki techniczne i inne, nie służące do odpłatnego przewozu rzeczy.</p> <p>ust. 3 Minister właściwy do spraw transportu kierując się względami ekonomicznymi a także wpływem na podaż zdolności przewozowej floty</p>		

				<p>towarowej może, w drodze rozporządzenia, wyłączyć z zakresu działania niniejszej ustawy barki o nośności mniejszej niż 450 ton oraz pchacze i holowniki o mocy napędowej nie przekraczającej 300 kW.</p>		
		Art. 3	Art. 5, Art. 9 ust. 2 pkt 1, 2 i 3 Art. 11 ust.1 i 2	<p>Art. 5 w Banku Gospodarstwa Krajowego tworzy się Fundusz Żeglugi Śródlądowej zwany dalej Funduszem oraz Fundusz Rezerwowy.</p> <p>Art. 9 ust. 2 Fundusz Rezerwowy gospodaruje środkami finansowymi gromadzonymi na następujących odrębnych rachunkach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla statków do przewozów ładunków stałych, 2) dla zbiornikowców, 3) dla pchaczy i holowników. <p>Art. 11 ust. 1 Minister właściwy do spraw Skarbu Państwa, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych i ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Komisji Nadzoru Bankowego, dostosuje, w drodze rozporządzenia, statut Banku Gospodarstwa Krajowego do przepisów ustawy.</p> <p>ust. 2 Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu i Funduszu Rezerwowego sprawuje Rada Nadzorcza Banku Gospodarstwa Krajowego, z udziałem przedstawiciela ministra właściwego do spraw transportu.</p>		
		Art. 4 ust. 1, 2, 3,	Art. 14 ust. 2, Art. 16 ust.1 i 2	<p>1. Art. 14 ust. 2 W przypadku zezłomowania statku armator ma prawo wprowadzić do eksploatacji, w zamian złomowanego statku, inny</p>		

				<p>statek.</p> <p>Art. 16 ust. 1 Wyłaty z Funduszu dla armatora, który wprowadzi do eksploatacji statek nowy lub używany, statek przebudowany lub zmodernizowany o zwiększonej nośności (mocy napędowej), dokonuje się z uwzględnieniem różnicy pomiędzy nośnością (mocą napędową) statku złomowanego a nośnością (mocą napędową) statku wprowadzonego do eksploatacji.</p> <p>ust. 2 dla ustalenia różnicy między nośnością (mocą napędową) statku wprowadzanego do eksploatacji i statku złomowanego stosowane są czynniki korygujące.</p>		
		Art. 7 ust. 2, 3	Art. 13 ust. 3	<p>ust. 3 ustala się następujące roczne stawki jednostkowe wyrażone odpowiednio w tonach nośności i kilowatach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. statki do przewozu ładunków stałych: <ol style="list-style-type: none"> a) barki motorowe 1,0 EUR/t b) barki pchane lub holowane 0,7 EUR/t 2. zbiornikowce: <ol style="list-style-type: none"> a) barki motorowe 3,0 EUR/t b) barki pchane lub holowane 1,5 EUR/t 4) pchacze lub holowniki 0,4 EUR/kW. 		
		Art. 8	Art. 10 ust. 1	<p>Art. 10 ust.1 Środki Funduszu Rezerwowego mogą być przeznaczone na następujące cele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ułatwianie przewoźnikom pracującym w żegludze śródlądowej zmianę zawodu przez przekwalifikowanie lub odejście na wcześniejszą emeryturę, 		

				<ul style="list-style-type: none"> 2) zachęcanie armatorów do przystępowania do zrzeseń komercyjnych, 3) popieranie armatorów wprowadzających rozwiązania postępu technicznego oraz poprawy warunków i bezpieczeństwa pracy, 4) doskonalenie zawodowe armatorów i pracowników żeglugi śródlądowej, wspomaganie przedsięwzięć służących restrukturyzacji sektora żeglugi śródlądowej 		
2.	Rozporządzenie Komisji (WE) NR 805/99 z dnia 16 kwietnia 1999 roku ustanawiające pewne środki mające na celu realizację rozporządzenia Rady (WE) nr 718/99 w sprawie w wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego	Art. 2 ust. 2	Art. 13 ust. 4	<p>ust. 4 stawki, o których mowa w ust. 3 obniża się:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) dla barek o nośności mniejszej niż 450 ton – o 30%, 2) dla barek o nośności od 450 ton do 650 ton – 15 % na każdą tonę, o którą nośność statku jest mniejsza niż 650 ton, 3) dla pchaczy lub holowników o mocy napędowej mniejszej niż 300 kW – o 30%. 		
		Art. 6	Art. 19 ust. 1, 2, 3 oraz 4	<p>ust. 1 przy ministrze do spraw transportu powołuje się Radę do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej jako organ opiniodawczo – doradczy, zwany dalej Radą.</p> <p>ust. 2 w skład Rady wchodzi przedstawiciel:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) ministra właściwego do spraw transportu, 2) ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej, 3) ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, 		

			<p>4) ministra właściwego do spraw finansów publicznych,</p> <p>5) armatorów i ich związków,</p> <p>6) ogólnokrajowych przedstawicielstw związków zawodowych pracowników żeglugi śródlądowej,</p> <p>7) ośrodków naukowych zajmujących się żeglugą śródlądową,</p> <p>8) zainteresowanych samorządów wojewódzkich.</p> <p>ust. 3 przewodniczącego Rady oraz poszczególnych członków, powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu.</p> <p>ust. 4 do zadań Rady należy:</p> <p>1) opiniowanie i wnioskowanie w sprawach ustalania kryteriów i parametrów systemu promocji żeglugi śródlądowej,</p> <p>2) opiniowanie projektów planów finansowych gospodarowania środkami Funduszu i Funduszu Rezerwowego,</p> <p>3) opiniowanie dokumentów Banku Gospodarstwa Krajowego, o których mowa w art. 11 ust. 2,</p> <p>4) opiniowanie wniosków armatorów w sprawach promocji żeglugi śródlądowej,</p> <p>5) opiniowanie innych spraw na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.</p>		
--	--	--	---	--	--

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 718/99

z dnia 29 marca 1999 roku

w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności zaś jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze co następuje:

rozporządzenie (EWG) nr 1101/89⁴ wprowadziło środki dla zastosowania ulepszeń strukturalnych w sektorze dróg wodnych śródlądowych w odniesieniu do flot działających na połączonej sieci dróg śródlądowych Belgii, Francji, Niemiec, Luksemburga, Holandii i Austrii; celem tego rozporządzenia była redukcja nadmiernych zdolności przewozowych floty śródlądowej przez zastosowanie programów złomowania jednostek pływających, koordynowanych na szczeblu wspólnotowym; powyższe rozporządzenie wygasa z dniem 28 kwietnia 1999 r.;

środki wspomagające te strukturalne ulepszenia mają na celu uniknięcie zwiększenia istniejących lub powstania w przyszłości nadmiernych zdolności przewozowych, zasada "stary za nowy" okazała się nieodzowna w utrzymaniu równowagi na rynku żeglugi śródlądowej; zasada ta pozostaje także znaczącym instrumentem interwencji w przypadku poważnych zakłóceń na tym rynku, jak określa art. 1 dyrektywy 96/75/WE⁵; należy podjąć działania uniemożliwiające osiągnięcie korzyści z realizowanych od 1990 r. programów złomowania przez wprowadzanie nowych zdolności przewozowych do eksploatacji, jak tylko wspomniana zasada wygaśnie; dlatego konieczne jest zachowanie zasady "stary za nowy" przez ograniczony okres nie dłuższy niż cztery lata z jednoczesną stopniową redukcją do zera **współczynników proporcji** w celu zabezpieczenia przejściowego oraz końcowego etapu interwencji na rynku Wspólnoty; istotne jest również utrzymanie poza tym czteroletnim okresem instrumentu "stary za nowy" służącego regulacji zdolności przewozowych floty wspólnotowej, ale w charakterze mechanizmu rezerwowego ustanowionego na poziomie zerowym, który mógłby zostać uaktywniony w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń rynkowych, o których mowa w art. 7 dyrektywy 96/75/WE;

pojawienie się nowych nadmiernych zdolności przewozowych musi być skutecznie kontrolowane w każdej dziedzinie rynku żeglugi śródlądowej; dlatego istotne jest, aby podejmowane środki były powszechnie stosowane i dotyczyły wszystkich statków towarowych i pchaczy; z zastosowania takich środków powinny zostać wyłączone statki, które - z uwagi na to, że eksploatowane są wyłącznie na zamkniętym rynku krajowym i międzynarodowym - w żaden sposób nie przyczyniają się do nadmiernej zdolności przewozowej na sieci połączonych śródlądowych dróg wodnych, jak również należy zapewnić możliwość wyłączenia statków, które - z uwagi na to, że ich nośność jest mniejsza niż 450 t - nie przyczyniają się do nadmiernej zdolności przewozowej; w przeciwieństwie - floty prywatne świadczące usługi na własny rachunek nie mogą zostać wyłączone ze względu na ich wpływ na rynki transportowe;

¹ Dz.U. WE nr C 320, z 17.10.1998. str. 4 oraz Dz.U. WE nr C 15, z 20.01.1999. str. 15.

² Opinia wydana 2 grudnia 1998 r. (Dz.U. WE nr C 40, z 15.02.1999. str. 47).

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z 3 grudnia 1998 r. (Dz.U. WE nr C 398, z 21.12.1998), wspólne stanowisko Rady z 21 grudnia 1998 r. (Dz.U. WE nr C 55, z 25.02.1999) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z 25 lutego 1999r. (dotychczas nie opublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁴ Dz.U. WE nr L 116, z 28.04.1989. str.25. Rozporządzenie z ostatnimi zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem Komisji (WE) nr 742/98 z dnia 2 kwietnia 1998 r. (Dz.U. WE nr L 103, z 3.04.1998. str.3).

⁵ Dyrektywa Rady 96/75/WE z dnia 18 listopada 1996 r. w sprawie systemu czarterowania i ustalania cen w krajowych i międzynarodowych przewozach transportem wodnym śródlądowym we Wspólnocie (Dz.U. WE nr L 304, z 27.11.1996. str.12).

wspólne podejście, pozwalające państwom członkowskim podejmować wspólne działania dla osiągnięcia tego samego celu, stanowi warunek konieczny regulacji zdolności przewozowych; w tym celu fundusze złomowania wprowadzone rozporządzeniem (EWG) nr 1101/89 w państwach członkowskich posiadających śródlądowe drogi wodne powinny zostać utrzymane, ale pod nowym określeniem, oraz powinny administrować zasadą "stary za nowy"; nadwyżki funduszy ze składek sektorowych do programów ulepszeń strukturalnych realizowanych do dnia 28 kwietnia 1999 r. powinny zostać ulokowane w funduszu rezerwowym dołączonym do wspomnianych funduszy;

biorąc pod uwagę podstawowe różnice istniejące między rynkiem przewozu towarów suchych, rynkiem przewozu ładunków płynnych i rynkiem pchaczy, zasadne jest prowadzenie oddzielnych rachunków w każdym funduszu dla jednostek przewożących towary suche, tankowców i pchaczy;

w kontekście zgodnej z Traktatem polityki gospodarczej odpowiedzialność za regulację zdolności przewozowej spoczywa głównie na operatorach działających w sektorze; dlatego koszt wprowadzenia środków powinien zostać poniesiony przez przedsiębiorstwa sektora żeglugi śródlądowej; regulacja zdolności przewozowych polega na ustanowieniu warunków w zakresie ubiegania się o wprowadzenie do eksploatacji pewnych nowych zdolności przewozowych bez posunięcia się do całkowitego zablokowania dostępu do rynku; możliwe jest ograniczenie okresu stosowania i wpływu tych warunków oraz elastyczne ich dostosowanie do tendencji rynkowych, ale **współczynnik proporcji** musi zostać stopniowo zredukowany do zera w ciągu czterech lat poczynając od dnia 29 kwietnia 1999 r.; mechanizm regulacji wyznaczający zasadę "stary za nowy" powinien zostać utrzymany jako mechanizm rezerwy, kiedy **współczynnik proporcji** osiągnie zero; specjalne składki płacone według zasady "stary za nowy" powinny zostać ulokowane w funduszu rezerwowym i mogą być wykorzystywane do przyznawania premii za złomowanie, jeśli interwencja na rynku okaże się niezbędna;

pożądane jest zapewnienie, że środki przewidziane niniejszym rozporządzeniem i ich wdrożenie nie zniekształcają oraz nie zagrażają zniekształceniem konkurencji, w szczególności poprzez faworyzowanie pewnych przedsiębiorstw w stopniu, który jest sprzeczny ze wspólnym interesem; aby umieścić dane przedsiębiorstwo w podobnych warunkach konkurencji, do funduszy mają być wnoszone specjalne składki na pokrycie budowy nowych statków, a premie za złomowanie, jeśli takie premie okażą się niezbędne w przypadku poważnych zakłóceń na rynku oraz zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 8 dyrektywy 96/75/WE, powinny zostać wyznaczone według jednolitych stawek i na jednolitych warunkach;

jako że flota śródlądowych dróg wodnych jest flotą Wspólnoty, decyzje dotyczące działania mechanizmu regulującego zdolność przewozową floty powinny być podejmowane na szczeblu wspólnotowym; prawo podejmowania takich decyzji, nadzoru nad ich realizacją oraz ochrony warunków konkurencji ustalonej w niniejszym rozporządzeniu należy przyznać Komisji; istotne jest, aby Komisja podejmowała takie decyzje po konsultacji z państwami członkowskimi oraz organizacjami reprezentującymi żeglugę śródlądową na szczeblu Wspólnoty;

w związku z modernizacją oraz restrukturyzacją floty Wspólnoty zmierzającą do stworzenia korzystnych warunków dla środowiska i bezpieczeństwa należy przewidzieć środki socjalne w celu pomocy pracownikom chcącym opuścić żeglugę śródlądową lub uzyskać przeszkolenie do pracy w innym sektorze, łącznie ze środkami zachęcającymi do tworzenia ugrupowań przedsiębiorstw, aby doskonalić umiejętności operatorów i popierać przystosowanie statków do postępu technicznego;

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Statki żeglugi śródlądowej używane do przewozu towarów drogą wodną śródlądową między dwoma lub więcej punktami znajdującymi się w państwach członkowskich podlegają wspólnotowej polityce w zakresie zdolności przewozowej floty ustanowionej niniejszym rozporządzeniem.

Przez okres nie dłuższy niż cztery lata począwszy od dnia 29 kwietnia 1999 r. ta polityka w zakresie zdolności przewozowej powinna obejmować warunki wprowadzania nowych zdolności przewozowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do jednostek pływających przewożących towary oraz pchaczy wykonujących usługi na własny rachunek albo za wynagrodzeniem i zarejestrowanych w państwie członkowskim lub - jeśli nie są one zarejestrowane - eksploatowanych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w państwie członkowskim.

Dla celów niniejszego rozporządzenia "przedsiębiorstwo" oznacza jakąkolwiek osobę fizyczną lub prawną prowadzącą działalność gospodarczą na skalę nieprzemysłową lub przemysłową.

2. Następujące jednostki wyłączone są z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia:

- (a) jednostki pływające wyłącznie na krajowych drogach wodnych nie połączonych z innymi drogami wodnymi we Wspólnocie;
- (b) jednostki pływające, które ze względu na swoje rozmiary nie mogą opuścić krajowych dróg wodnych, na których prowadzą działalność i nie mogą wypłynąć na inne drogi wodne Wspólnoty (statki uwięzione), pod warunkiem, że jednostki te nie stwarzają konkurencji dla jednostek pływających objętych niniejszym rozporządzeniem;
- (c) jednostki pływające, prowadzące działalność wyłącznie na Dunaju (oraz jego dopływach) do Kelheim bez opuszczania go;
- (d) pchacze o mocy napędowej nie przekraczającej 300 kilowatów;
- (e) pełnomorskie jednostki pływające po śródlądowych drogach wodnych i przewożone na statkach morskich barki (barki okrętowe), używane wyłącznie do przewozów międzynarodowych lub krajowych podczas podróży obejmujących przepłynięcie morza;**
- (f) jednostki używane wyłącznie do magazynowania towarów, tzn. jednostki używane do załadunku, a następnie rozładunku towarów w tym samym miejscu;
- (g) urządzenia do bagrowania, takie jak: barki i pontony do składowania urobku oraz **plywające urządzenia produkcyjne** pod warunkiem, że urządzenia te nie są używane do przewozu towarów w rozumieniu art. 1;
- (h) promy;
- (i) jednostki pływające świadczące niezarobkowe usługi publiczne.

3. Każde państwo członkowskie, którego dotyczy art. 3 ust. 1 może wyłączyć swoje statki o nośności mniejszej niż 450 ton z zakresu niniejszego rozporządzenia. Gdy państwo członkowskie skorzysta z tej możliwości w ciągu sześciu miesięcy powiadomi o tym Komisję; Komisja poinformuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 3

1. Każde państwo członkowskie, którego śródlądowe drogi wodne mają połączenie ze śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego i którego flota posiada łączny tonaż większy od 100 000 ton, zwane dalej "zainteresowanym państwem członkowskim", utworzy w ramach krajowego systemu prawnego i z własnych źródeł administracyjnych fundusz dróg śródlądowych, zwany dalej „funduszem”.

2. Odpowiednie władze zainteresowanego państwa członkowskiego będą administrowały funduszem. Każde państwo członkowskie włączy swoje krajowe organizacje reprezentujące przewoźników żeglugi śródlądowej do administracji funduszu.

3. Każdy fundusz powinien posiadać fundusz rezerwowy składający się z trzech oddzielnych rachunków; jednego dla przewoźników towarów suchych, drugiego dla zbiornikowców i trzeciego dla pchaczy.

Fundusz rezerwowy finansowany będzie z:

- zgromadzonych nadwyżek z programów ulepszeń strukturalnych realizowanych do dnia 28 kwietnia 1999 r., składających się wyłącznie z finansowego wsparcia pochodzącego z sektora,

- specjalnych składek, o których mowa w art. 4,
- zasobów finansowych, które mogłyby być dostępne w przypadku poważnych zakłóceń na rynku, o których mowa w art. 7 dyrektywy 96/75/WE.

4. Fundusz rezerwowany może być wykorzystywany w związku z odpowiednimi środkami, o których mowa w art. 7 dyrektywy 96/75/WE oraz w szczególności w trakcie stosowania środków poprawy zorganizowanych na szczeblu Wspólnoty zgodnie z procedurą określoną w ust. 6 oraz art. 6 rozporządzenia.

5. Fundusz rezerwowany może być wykorzystywany w związku ze środkami, o których mowa w art. 8 jeśli jednomyślnie zażyczą sobie tego organizacje reprezentujące transport wodny śródlądowy. W takiej wypadku środki muszą być przedmiotem działań na szczeblu Wspólnoty.

6. Istnieć będzie wzajemne wsparcie finansowe między funduszami w odniesieniu do oddzielnych systemów kont wspomnianych **w pierwszym akapicie ust. 3**. Stosować się to będzie do wszelkich wydatków i wszelkich zgromadzonych funduszy, **o których mowa w drugim akapicie ust. 3**, w celu zagwarantowania równego traktowania wszystkich przewoźników, do których stosuje się niniejsze rozporządzenie niezależnie od funduszu, do którego dany statek należy.

7. Zainteresowane państwa członkowskie powinny kontynuować administrowanie funduszem, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia (EWG) nr 1101/89 do czasu utworzenia nowego funduszu, o którym mowa w w ust. 1.

Artykuł 4

1. Statki, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, nowo zbudowane, importowane z państwa trzeciego lub mające opuścić drogi wodne wymienione w art. 2 ust. 2 lit. a), b) lub c), mogą zostać wprowadzone do eksploatacji pod warunkiem (zasada "stary za nowy"), że armator statku wprowadzanego do eksploatacji:
- albo złomuje tonaż, bez otrzymania premii za złomowanie, zgodnie z ustanowionym przez Komisję stosunkiem między starym a nowym tonażem,
- albo płaci funduszowi obejmującemu nowy statek lub funduszowi wybranemu przez armatora statku zgodnie z art. 5 ust. 2 specjalną składkę opartą na wyżej wspomnianym **współczynniku proporcji** lub, jeśli armator złomuje statek o tonażu niższym niż wymagany przez wyżej wspomniany **współczynnik proporcji**, płaci różnicę między tonażem nowego statku a tonażem złomowanej jednostki.

2. **Współczynnik proporcji** może być ustalony na różnych poziomach dla różnych sektorów rynku, tj. dla przewoźników towarów suchych, tankowców i pchaczy.

Współczynnik proporcji będzie stale zmniejszany tak, aby jak najszybciej i w sposób regularny został sprowadzony do zera nie później niż w dniu 29 kwietnia 2003 r.

Kiedy **współczynnik proporcji** osiągnie zero, powyższe ustalenia powinny stać się mechanizmem rezerwowym, który może być uaktywniony tylko w przypadku poważnych zakłóceń na rynku, jak to zostało określone w art. 6.

3. Armator statku musi mieć prawo wyboru między wnoszeniem specjalnej składki a złomowaniem starej jednostki pływającej:

- gdy firma złoży zamówienie na budowę nowego statku lub gdy złożony zostanie wniosek importowy zakładając, że statek zostanie wprowadzony do eksploatacji w ciągu 12 miesięcy od tego czasu,
- lub gdy nowy lub importowany statek jest wprowadzony do eksploatacji.

Należy poinformować o wyborze czasu podczas zamawiania lub składania wniosku o import statku.

Statek proponowany do złomowania jako tonaż kompensacyjny musi zostać poddany złomowaniu zanim nowy statek zostanie wprowadzony do eksploatacji.

Armatorzy statków wprowadzanych do eksploatacji, których tonaż jest wyższy niż wymagany do złomowania, nie otrzymają żadnego odszkodowania finansowego za posiadaną nadwyżkę.

Każde zainteresowane państwo członkowskie może dopuścić ostatecznie wycofane z rynku statki do wykorzystania w celach innych niż przewóz towarów, takich jak wykorzystanie w charakterze statków do celów humanitarnych, statków muzealnych, statków dla krajów rozwijających się spoza Europy lub statków

przeznaczonych do dyspozycji przez organizacje niedochodowe, oraz zaliczyć je do tonażu kompensacyjnego, tj. traktować tak, jakby zostały poddane złomowaniu. Informacja o takim dopuszczeniu zostanie przekazana Komisji, która poinformuje pozostałe państwa członkowskie.

4. W przypadku pchaczy pojęcie “tonaż” powinno zostać zastąpione pojęciem “moc napędowa”.

5. Warunki ustanowione w ust. 1 mają również zastosowanie do zwiększonych zdolności przewozowych wynikających z wydłużania statku lub wymiany silników pchaczy.

6. Po konsultacji z państwami członkowskimi oraz z organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na poziomie Wspólnoty Komisja może wyłączyć wyspecjalizowane jednostki pływające z zakresu stosowania ust. 1.

Wyspecjalizowane jednostki pływające muszą być specjalnie i technicznie zaprojektowane do przewozu jednego rodzaju towarów oraz technicznie nieprzydatne do przewozu innych towarów; przewiezienie danego rodzaju towarów statkiem bez specjalnego wyposażenia technicznego nie może być możliwe, a armatorzy statków muszą podjąć pisemne zobowiązanie, że żadne inne towary nie będą przewożone ich statkami tak długo, jak długo obowiązuje zasada “stary za nowy”.

Artykuł 5

1. W odniesieniu do jednostek pływających zarejestrowanych w jednym z zainteresowanych państw członkowskich, specjalna składka powinna zostać wpłacona do funduszu tego państwa członkowskiego, w którym dana jednostka jest zarejestrowana. W odniesieniu do jednostek pływających nie zarejestrowanych, eksploatowanych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w jednym z państw członkowskich, specjalna składka powinna zostać wpłacona do funduszu tego państwa członkowskiego, w którym to przedsiębiorstwo ma siedzibę.

2. Specjalne składki za jednostki pływające zarejestrowane w państwie członkowskim innym niż zainteresowane państwo członkowskie, lub nie zarejestrowane jednostki pływające eksploatowane przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w państwie członkowskim innym niż zainteresowane państwo członkowskie, wpłacane będą do jednego z funduszy ustanowionych w zainteresowanym państwie członkowskim, według wyboru armatora jednostki pływającej.

Artykuł 6

W przypadku poważnych zakłóceń na rynku, określonych w art. 7 dyrektywy 96/75/WE oraz po wydaniu opinii przez Komitet, o którym mowa w art. 8 wspomnianej dyrektywy, na prośbę państwa członkowskiego oraz zgodnie z procedurą ustanowioną w tym samym artykule, Komisja może uaktywnić zasadę “stary za nowy” na czas ograniczony, zgodnie z art. 7 wspomnianej dyrektywy, z zastosowaniem lub bez zastosowania środków wspomagających ulepszenia strukturalne.

W ramach takich środków ulepszeń strukturalnych armatorzy jednostek pływających, o których mowa w art. 2 ust. 1, którzy dokonują złomowania statku, tj., którzy całkowicie złomują kadłub lub - w przypadku pchaczy - złomują kadłub i silnik, mogą otrzymać premię za złomowanie według stawki ustanowionej przez Komisję na warunkach ustanowionych w art. 7 z funduszu obejmującego statek, w miarę dostępności środków finansowych.

Jednakże premia ta może być przyznawana jedynie w odniesieniu do jednostek pływających, co do których armator udowodni, że stanowią one składnik jego czynnej floty, tzn.:

- statki znajdujące się w dobrym stanie technicznym, oraz
- statki, co do których właściciel posiada ważne certyfikaty stwierdzające zdolność pływania i tonaż lub zezwolenie na działalność w transporcie krajowym wydane przez upoważnione władze jednego z zainteresowanych państw członkowskich, oraz
- statki, które wykonały co najmniej dziesięć rejsów w ciągu 24 miesięcy poprzedzających zgłoszenie do premii za złomowanie. “Rejs” oznacza handlową operację transportową na odległość zwykłą dla przewozu towarów tego samego rodzaju (ponad 50 km) oraz wiozącego ilość ładunku w rozsądnej proporcji do pojemności ładunkowej statku (przynajmniej 70 %).

W odniesieniu do jednostek pływających, które w wyniku awarii lub uszkodzenia nie nadają się już do naprawy lub co do których koszty naprawy są wyższe niż wysokość premii za złomowanie, premia taka nie będzie przyznawana.

Gdy upoważnione władze mają uzasadnione powody by poddać w wątpliwość, czy statek występujący o premię za złomowanie jest w dobrym stanie technicznym, mogą zwrócić się do inspektora z prośbą o wydanie zaświadczenia potwierdzającego, że stan techniczny danego statku jest odpowiedni do przewozu towarów. Premia za złomowanie nie zostanie wydana w przypadku, gdy statek nie spełni tego wymagania.

Artykuł 7

1. Po konsultacji z państwami członkowskimi i organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na szczeblu Wspólnoty Komisja ustali oddzielnie dla przewoźników towarów suchych, tankowców oraz pchaczy:

- **współczynniki proporcji** dla zasady "stary za nowy" dla statków, o których mowa w art. 2,
- stawkę specjalnych składek,
- okres, w którym będą wypłacane premie za złomowanie, o których mowa w art. 6, warunki przyznawania premii oraz ich stawki,
- współczynniki korekcyjne (równoważny tonaż) dla każdego rodzaju i kategorii śródlądowej jednostki pływającej.

2. Specjalne składki i premie za złomowanie będą wyrażane w euro. Stosowane stawki będą jednakowe dla każdego funduszu.

3. Specjalne składki i premie za złomowanie dla statków towarowych będą obliczane na podstawie ich nośności, a dla pchaczy - na podstawie mocy napędowej.

4. Po konsultacji z państwami członkowskimi i organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na poziomie Wspólnoty Komisja ustali szczegółowe zasady wzajemnej pomocy finansowej, o której mowa w art. 3 ust. 6.

5. Przy podejmowaniu decyzji Komisja będzie również brała pod uwagę wyniki obserwacji rynku transportowego we Wspólnocie i wszelkie możliwe do przewidzenia zmiany jakie mogą na nim wystąpić, a także potrzebę uniknięcia jakichkolwiek zniekształceń konkurencji do poziomu, który pozostaje w sprzeczności ze wspólnym interesem. W celu przyczynienia się do obserwacji rynku, armatorzy statków zbudowanych lub importowanych mają obowiązek poinformować fundusz na sześć miesięcy przed wprowadzeniem ich do eksploatacji.

Artykuł 8

Bez uszczerbku dla postanowień art. 3 ust. 5, każde państwo członkowskie może przedsięwziąć środki mające na celu w szczególności:

- ułatwienie przewoźnikom pracującym w żegludze śródlądowej opuszczenie branży w formie wcześniejszego przejścia na emeryturę albo przekwalifikowania się do pracy w innej dziedzinie gospodarki,
- organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania pracowników odchodzących z sektora,
- zachęcanie prywatnych operatorów do przystąpienia do stowarzyszeń branżowych,
- zachęcanie do dostosowywania statków do postępu technicznego w celu polepszenia warunków pracy oraz popierania bezpieczeństwa technicznego,
- doskonalenie umiejętności operatorów w celu zapewnienia rozwoju i przyszłości branży.

Artykuł 9

1. Państwa członkowskie podejmą niezbędne środki w celu wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz powiadomią o nich Komisję.

Środki te zapewnią między innymi stałą i skuteczną kontrolę spełniania obowiązków nałożonych na przedsiębiorstwa niniejszym rozporządzeniem oraz krajowymi przepisami wydanymi w celu jego wdrożenia oraz ustanowią odpowiednie kary na wypadek naruszania przepisów.

2. Państwa członkowskie przekazywać będą corocznie Komisji wszystkie istotne informacje na temat postępów w realizacji programu "stary za nowy" oraz sytuacji finansowej funduszy i ich funduszy rezerwowych.

3. Komisja podejmie decyzje, do których podjęcia zobowiązuje ją art. 7.

4. Komisja zapewni, że fundusze stosować będą niniejsze rozporządzenie w sposób jednolity oraz zapewni ich koordynację.

Artykuł 10

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 29 kwietnia 1999 r.

Niniejsze rozporządzenie obowiązuje w całości i jest stosowane bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 marca 1999 r.

*W imieniu Rady
Neil KINNOCK
Przewodniczący*

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 805/99

z dnia 16 kwietnia 1999 roku

ustanawiające pewne środki mające na celu realizację rozporządzenia Rady (WE) nr 718/99 w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady nr 718/99 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu popieranie transportu wodnego śródlądowego¹, a w szczególności zaś jego art. 9 ust. 3,

a także mając na uwadze co następuje:

stosownie do art. 7 rozporządzenia (WE) nr 718/99 Komisja musi ustanowić praktyczne środki w celu wdrożenia polityki podaży floty określonej w wyżej wymienionym rozporządzeniu;

zaleca się utrzymanie stosowanie specjalnych składek i równoważnego tonażu ustanowionego w rozporządzeniach Komisji (EWG) nr 1102/89² z ostatnimi zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem (WE) nr 241/97³ oraz (EC) nr 241/97 ponieważ okazały się one skuteczne;

zaleca się dostosowanie różnych **współczynników proporcji**, o których mowa w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 718/99, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2812/94⁴ w przypadku tankowców, (WE) nr 2310/96⁵ w przypadku pchaczy oraz (WE) nr 742/98⁶ w przypadku statków do przewożenia ładunków suchych;

aby zapewnić wzajemną pomoc finansową między funduszami dróg śródlądowych zaleca się Komisji, aby z pomocą władz różnych funduszy na początku każdego roku księgowała zasoby dostępne z funduszu rezerwowego i bilansowała je w przypadku zastosowania nowych ulepszonych środków;

zwrócono się o opinię do zainteresowanych państw członkowskich oraz organizacji reprezentujących przewoźników żeglugi śródlądowej na szczeblu Wspólnoty w zakresie środków ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu,

¹ Dz.U. WE nr L 90, z 2.04.1999. str. 1.

² Dz.U. WE nr L 116, z 8.04.1989. str.30.

³ Dz.U. WE nr L 40, z 11.02.1997. str.11.

⁴ Dz.U. WE nr L 298, z 19.11.1994. str. 22.

⁵ Dz.U. WE nr L 313, z 3.12.1996. str. 8.

⁶ Dz.U. WE nr L 103, z 3.04.1998. str. 3.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wysokość specjalnych składek, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 718/1999, **wskaźników proporcji** dla zasady "stary za nowy" oraz praktyczne środki wdrażania wspólnotowej polityki zdolności przewozowych floty.

Specjalne składki

Artykuł 2

1. Specjalne składki dla różnych rodzajów i kategorii statków kształtować się będą między 70% a 115% następujących wielkości:

- statki do przewożenia ładunków suchych:
- barki z napędem własnym: 120 euro za tonę,
- barki pchane: 60 euro za tonę,
- lichtugi: 43 euro za tonę.
- Tankowce:
- Barki z napędem własnym: 216 euro za tonę,
- Barki pchane: 108 euro za tonę,
- Lichtugi: 39 euro za tonę.
- Pchacze:
- 180 euro za kW ze wzrostem liniowym do 240 euro za kW, gdy moc napędowa równa się lub jest większa od 1000 kW.

2. - Dla statków o nośności mniejszej od 450 ton maksymalne specjalne składki ustanowione w ust. 1 zostaną zmniejszone o 30 %.

- Dla statków o nośności mieszczącej się w granicach 450 - 650 ton maksymalne wielkości specjalnych składek należy zmniejszyć o 0,15 % na każdą tonę, o którą nośność danego statku jest mniejsza od 650 ton. Dla statków o nośności mieszczącej się w granicach 650 do 1650 ton maksymalne wielkości specjalnych składek wykazywać będą liniowy wzrost ze 100 % do 115 %. Dla statków o nośności większej niż 1650 ton maksymalne wielkości specjalnych składek pozostaną na poziomie 115 %.

3. Specjalne składki wyrażone w euro przeliczane będą na waluty danych funduszy według kursu wymiany euro na waluty państw członkowskich przyjmujących euro, ustanowionego w rozporządzeniu Rady (WE) nr 2866/98⁷.

Tonaż równoważny

Artykuł 3

1. Jeśli armator statku wprowadza do eksploatacji jeden ze statków, o których mowa w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 718/99 oraz oddaje do złomowania statek lub statki innego typu, tonaż równoważny, który ma zostać uwzględniony, zostanie wyznaczony w każdej ze wskazanych poniżej dwóch kategorii statków, zgodnie z następującymi współczynnikami korekcyjnymi:

- Statki do przewożenia ładunków suchych:
- barki z napędem własnym o nośności powyżej 650 ton: 1,00;
- barki pchane o nośności powyżej 650 ton: 0,50;
- lichtugi o nośności powyżej 650 ton: 0,36.
- Tankowce:
- barki z napędem własnym o nośności powyżej 650 ton: 1,00;
- barki pchane o nośności powyżej 650 ton: 0,50;
- lichtugi o nośności powyżej 650 ton: 0,18.

⁷ Dz.U. WE nr L 359, z 31.12.1998. str.1.

2. Dla statków o nośności mniejszej od 450 ton współczynniki ustalone w ust. 1 zostaną zmniejszone o 30 %. Dla statków o nośności mieszczącej się w granicach 450 - 650 ton współczynniki korekcyjne zmniejszone zostaną o 0,15% za każdą tonę, o którą nośność danego statku jest mniejsza od 650 ton. Dla statków o nośności mieszczącej się w granicach 650 - 1650 ton współczynnik korekcyjny wykazywać będzie liniowy wzrost ze 100 % do 115 %.

Współczynniki proporcji w systemie "stary-za-nowy"

Artykuł 4

Od dnia 29 kwietnia 1999 r., wprowadzanie statków do eksploatacji podlegać będzie warunkowi ustalonemu w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 718/99.

1. Dla statków do przewożenia ładunków suchych **współczynnik proporcji** (pomiędzy starym a nowym tonażem) wynosi 1:1.
2. Dla tankowców **współczynnik** wynosi 1.30:1.
3. Dla pchaczy **współczynnik** wynosi 0.75:1.

Wzajemna pomoc finansowa

Artykuł 5

1. Mając na celu księgowanie zasobów dostępnych z funduszu rezerwowego lub wykorzystywanie wzajemnej pomocy finansowej między rachunkami różnych funduszy stosownie do z art. 3 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 718/99, każdy fundusz na początku każdego roku przekaże Komisji następujące informacje:

- wpływy funduszu w minionym roku w zakresie, w jakim wpływy te są przeznaczane na premie za złomowanie lub środki, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/99 (R_{dn}),
- zobowiązania finansowe poniesione przez fundusz w minionym roku odnośnie do premii za złomowanie lub środków, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/99 (P_n),
- nadwyżkę funduszu na dzień 1 stycznia poprzedniego roku pochodzącą z wpływów przeznaczonych na wypłatę premii za złomowanie lub środków, o których mowa a art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/99 (S_n).

2. Komisja z pomocą władz funduszu określi na podstawie informacji wymienionych w ust. 1:

- łączne zobowiązania finansowe poniesione przez fundusze w minionym roku odnośnie do premii za złomowanie lub środków, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/99 (P_t),
- całkowite wpływy wszystkich funduszy w minionym roku (R_{dt}),
- całkowitą nadwyżkę wszystkich funduszy na dzień 1 stycznia poprzedniego roku (S_t),
- skorygowane roczne zobowiązania finansowe każdego funduszu (P_{mn}) obliczane w następujący sposób:
- różnica między rocznymi zobowiązaniami finansowymi (P_o) a skorygowanymi rocznymi zobowiązaniami finansowymi (P_{mn}) dla każdego funduszu,
- sumy, jakie każdy fundusz, którego roczne zobowiązania są mniejsze niż skorygowane roczne zobowiązania finansowe ($P_n < P_{mn}$), przekazuje do funduszu o rocznych zobowiązaniach finansowych większych niż skorygowane zobowiązania roczne ($P_n > P_{mn}$).

3. Każdy fundusz, którego to dotyczy powinien przekazać drugiemu funduszowi odpowiednie sumy wymienione w **szóstym myślniku ust. 2** do dnia 1 marca bieżącego roku.

Konsultacje

Artykuł 6

1. We wszystkich sprawach dotyczących wspólnotowej polityki podaży floty oraz zmian do niniejszego rozporządzenia Komisja będzie zasięgać opinii grupy złożonej z ekspertów pochodzących z organizacji zawodowych reprezentujących przewoźników żeglugi śródlądowej na szczeblu Wspólnoty oraz zainteresowanych państw członkowskich. Grupa ta będzie znana jako "grupa ekspertów do spraw wspólnotowej polityki podaży floty i promocji".

Postanowienia końcowe

Artykuł 7

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 29 kwietnia 1999 r.

Rozporządzenie (EWG) nr 1102/89 uchyla się z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie obowiązuje w całości i jest stosowane bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 kwietnia 1999 r.

*W imieniu Komisji
Neil KINNOCK
Członek Komisji*

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O
FUNDUSZU ŻEGLUGI ŚRÓDLADOWEJ I FUNDUSZU REZERWOWYM

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 2 lipca 2002 r.

Obszar Negocjacyjny: „Polityka transportowa”
Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa Polski w Unii Europejskiej:
Rozdział 9, priorytet 9.3

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem oraz projektami podstawowych aktów wykonawczych
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia lipca 2002r.
5.	Tłumaczenia następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: 1. Rozporządzenie Rady nr 718/99 z dnia 29 marca 1999 roku w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty mającej na celu promowanie transportu wodnego śródladowego
	2. Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 805/99 z dnia 16 kwietnia 1999 r.

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 23 lipca 2002 r.

Cena 3,09 zł + 22% VAT

