

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw<sup>1), 2)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) przystani plażowej – rozumie się przez to przystań morską, na której postój statków, w szczególności statków rybackich w rozumieniu ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 586, 642 i 730), odbywa się wyłącznie bezpośrednio na plaży;”;

b) uchyla się pkt 7;

2) po art. 2 dodaje się art. 2a–2c w brzmieniu:

„Art. 2a. 1. Do organizacji i funkcjonowania polskich portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.<sup>3)</sup>) stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, ustawę z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków, ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, ustawę z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawę z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 136 z 09.05.2014, str.10, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 3, Dz. Urz. UE L 128 z 19.05.2017, str.1 oraz Dz. Urz. UE L 43 z 14.02.2019, str. 1.

dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2017/352”.

2. Podmiot zarządzający portem, o którym mowa w ust. 1, jest uprawniony do organizacji usług portowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a, c, e i g rozporządzenia nr 2017/352.

3. Organizacja usług, o której mowa w ust. 2, może polegać na:

- 1) wprowadzeniu:
  - a) minimalnych wymogów dotyczących świadczenia usług portowych – w przypadku, gdy będą one niezbędne dla zapewnienia wysokiej jakości usług portowych oraz przy zachowaniu wymagań, o których mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia nr 2017/352,
  - b) ograniczenia liczby dostawców usług portowych;
- 2) świadczeniu usługi portowej samodzielnie przez podmiot zarządzający lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, zgodnie z art. 8 rozporządzenia nr 2017/352.

4. W przypadku skorzystania przez podmiot zarządzający z uprawnień w zakresie organizacji usług portowych, o której mowa w ust. 3 pkt 1, dostawca usług portowych nabywa prawo do wykonywania usług portowych po przeprowadzeniu przez podmiot zarządzający postępowania zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia nr 2017/352 oraz zawarciu z podmiotem zarządzającym umowy o świadczenie usługi portowej, o której mowa w art. 2 pkt 12 tego rozporządzenia. Dostawca usług portowych może złożyć skargę do właściwego dyrektora urzędu morskiego dotyczącą naruszenia przez podmiot zarządzający przepisów rozporządzenia nr 2017/352 zgodnie z art. 43aa ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 oraz z 2019 r. poz. 125, 730 i ...).

5. Podmiot zarządzający portem, o którym mowa w ust. 1, obowiązany jest prowadzić konsultacje zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2017/352.

6. Podmiot zarządzający portem, o którym mowa w ust. 1, publikuje informację o prowadzonych konsultacjach oraz sposobie zgłoszenia stanowiska w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej podmiotu zarządzającego, a także przekazuje taką informację właściwej radzie interesantów portu – zapewniając co najmniej 14 dniowy termin od dnia publikacji na przedstawienie stanowiska.

Art. 2b. 1. Podmiot wykonujący w transporcie morskim lub wodnym śródlądowym usługę przeładunku lub usługę obsługi pasażerów, jeżeli miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży znajduje się w granicach portu lub przystani morskiej, przekazuje podmiotowi zarządzającemu dane dotyczące:

- 1) wielkości potencjału przeładunkowego wyrażonej odpowiednio w tonach lub jednostkach standardowych odpowiadających pojemności 20-stopowego kontenera ISO (TEU) oraz wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów – do dnia 31 marca każdego roku według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego;
  - 2) liczby obsłużonych pasażerów, z podziałem na pasażerów obsłużonych w ruchu krajowym i międzynarodowym, oraz wielkości przeładunków wyrażonej odpowiednio w tonach lub TEU, z uwzględnieniem, oraz bez uwzględnienia, masy własnej jednostek ładunkowych, a także w podziale na ładunki przywożone oraz wywożone – do dnia 31 marca każdego roku za rok poprzedni.
2. Centrum Monitorowania Rybołówstwa, o którym mowa w art. 69 ust. 6 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, przekazuje podmiotowi zarządzającemu dane dotyczące ilości wyładowanych w danym porcie lub przystani morskiej ryb, wyrażonej w tonach – do dnia 31 marca każdego roku za rok poprzedni.

Art. 2c. 1. Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej, oraz mogą być finansowane lub dofinansowane z innych źródeł, w szczególności z budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

2. W przypadku finansowania lub dofinansowania budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich z innych niż budżet państwa źródeł, zasady finansowania, w szczególności wysokość kosztów inwestycji oraz kosztów utrzymania, określa porozumienie zawierane z właściwym dyrektorem urzędu morskiego.”;

3) w art. 3:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej, wymaga:

- 1) przeniesienie własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym albo oddanie w użytkowanie wieczyste całości albo części nieruchomości,
  - 2) oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę, najem albo zawarcie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków z całości nieruchomości albo jej części przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość, albo zawarcie takiej umowy na czas nieoznaczony, której termin wypowiedzenia wynosi powyżej 10 lat
- w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich.”,
- b) w ust. 4 po pkt 3 dodaje się pkt 3a i 3b w brzmieniu:
    - „3a) opinię właściwego dyrektora urzędu morskigo;
    - 3b) opinię Ministra Obrony Narodowej w odniesieniu do nieruchomości graniczących z terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2019 r. poz. 725 i 730), ustalonymi przez Ministra Obrony Narodowej;”
  - c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku umów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, dołączona do wniosku umowa przedwstępna powinna określać w szczególności zasady rozliczeń nakładów poniesionych na nieruchomość oraz warunki rozwiązania przyrzeczonej umowy przed upływem terminu, na który zostanie zawarta.”,
  - d) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Przed wydaniem zgody, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zażądać od wnioskodawcy przedstawienia dodatkowych dokumentów i informacji niezbędnych do rozpatrzenia wniosku oraz wystąpić do właściwych organów o opinię w zakresie wpływu rozporządzenia nieruchomością będącą przedmiotem wniosku na zagrożenie obronności, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa publicznego lub porządku publicznego.”,
  - e) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Odmowa udzielenia zgody, o której mowa w ust. 1, następuje ze względu na:

- 1) zagrożenie obronności, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa morskiego lub porządku publicznego;
  - 2) stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości ze strategiami rozwoju, programami lub dokumentami programowymi w zakresie gospodarki morskiej lub transportu, przyjętymi na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307 i 1669);
  - 3) stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości z planem rozwoju portu lub przystani morskiej;
  - 4) inny ważny interes publiczny.”;
- f) po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu:

„6a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić w decyzji, o której mowa w ust. 1, warunki użytkowania nieruchomości będącej przedmiotem wniosku, zgodnie z przewidywanym sposobem zagospodarowania nieruchomości określonym we wniosku, o którym mowa w ust. 2, w szczególności w zakresie utrzymania funkcji obsługi statków lub wykonania w oznaczonym terminie określonych robót budowlanych.

6b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydając decyzję lub postanowienie w postępowaniu w sprawie udzielenia zgody, o której mowa w ust. 1, może odstąpić od uzasadnienia faktycznego, jeżeli wymaga tego obronność, bezpieczeństwo państwa, bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny.”;

- 4) po art. 3 dodaje się art. 3a–3c w brzmieniu:

„Art. 3a. 1. Zgoda, o której mowa w art. 3 ust. 1, nie jest wymagana w przypadku:

- 1) przeniesienia własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym albo oddania w użytkowanie wieczyste całości albo części nieruchomości, a także oddania całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę, najem albo zawarcia innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków, o której mowa w art. 3 ust.1 pkt 2:
  - a) na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, w granicach których położona jest nieruchomość,
  - b) w przypadku budynku mieszkalnego jednorodzinnego w rozumieniu art. 3 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz.

1202, z późn. zm.<sup>4)</sup>), samodzielnego lokalu mieszkalnego w rozumieniu art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali (Dz. U. z 2019 r. poz. 737), samodzielnego lokalu użytkowego o przeznaczeniu garażowym lub udziału w prawie do takiego budynku lub lokalu;

- 2) oddania w użytkowanie gruntów pokrytych morskimi wodami będących w trwałym zarządzie dyrektora urzędu morskiego.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do nieruchomości graniczących z terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, ustalonymi przez Ministra Obrony Narodowej.

Art. 3b. 1. Zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej, wymaga uzyskanie statusu podmiotu dominującego względem osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej zdolności prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, będącej użytkownikiem wieczystym lub współużytkownikiem wieczystym nieruchomości położonych w granicach portów i przystani morskich.

2. Status podmiotu dominującego, o którym mowa w ust. 1, posiada osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, która:

- 1) dysponuje bezpośrednio lub pośrednio większością głosów w organach osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, także na podstawie porozumień z innymi osobami lub
- 2) posiada uprawnienie do powoływania większości członków organów osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, także na podstawie porozumień z innymi osobami, lub
- 3) dysponuje bezpośrednio lub pośrednio większością głosów w spółce osobowej, także na podstawie porozumień z innymi osobami.

3. Wszczęcie postępowania o wyrażenie zgody, o której mowa w ust. 1, następuje na wniosek podmiotu, który zamierza uzyskać status podmiotu dominującego.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, zawiera:

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1276, 1496, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 51, 630, 695 i 730.

- 1) oznaczenie nieruchomości, o której mowa w ust. 1;
- 2) oznaczenie podmiotu, który jest użytkownikiem wieczystym lub współużytkownikiem wieczystym nieruchomości;
- 3) oznaczenie podmiotu, który zamierza uzyskać status podmiotu dominującego, o którym mowa w ust. 1;
- 4) podstawę uzyskania statusu podmiotu dominującego;
- 5) uzasadnienie, w tym informację dotyczącą dotychczasowego i przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości, o której mowa w ust. 1.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku, w szczególności tytuł prawny do nieruchomości, oraz opinię dotyczącą uzyskania statusu podmiotu dominującego, o którym mowa w ust. 1:

- 1) podmiotu zarządzającego – w przypadku gdy wnioskodawcą jest inny podmiot niż podmiot zarządzający;
- 2) właściwego dyrektora urzędu morskiego.

6. W przypadku nabycia albo objęcia akcji lub praw z akcji:

- 1) z naruszeniem ust. 1 albo
- 2) mimo odmowy udzielenia zgody na uzyskanie statusu podmiotu dominującego – z akcji tych nie może być wykonywane prawo głosu.

7. Uchwały walnego zgromadzenia albo zgromadzenia wspólników w podmiocie, w stosunku do którego uzyskano status podmiotu dominującego z naruszeniem ust. 1 albo mimo odmowy udzielenia zgody na uzyskanie statusu podmiotu dominującego, które wywołują skutki w odniesieniu do nieruchomości położonych w granicach portów i przystani morskich, są nieważne. Prawo wytoczenia powództwa o stwierdzenie nieważności uchwały walnego zgromadzenia albo zgromadzenia wspólników przysługuje również podmiotowi zarządzającemu.

8. Czynności z zakresu reprezentacji podmiotu, w stosunku do którego uzyskano status podmiotu dominującego z naruszeniem ust. 1 albo mimo odmowy udzielenia zgody na uzyskanie statusu podmiotu dominującego, które wywołują skutki w odniesieniu do nieruchomości położonych w granicach portów i przystani morskich, są nieważne.

9. Przepisy art. 3 ust. 5a–6b stosuje się odpowiednio.

Art. 3c. 1. Zgody podmiotu zarządzającego wymaga uzyskanie statusu podmiotu dominującego w rozumieniu art. 3b ust. 2 względem osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej zdolności prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, której podmiot zarządzający oddał całość albo część nieruchomości stanowiącej własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonej w granicach portu i przystani morskiej w użytkowanie, dzierżawę, najem albo z którą zawarł inną umowę uprawniającą do korzystania lub pobierania pożytków z takiej nieruchomości lub jej części przez okres powyżej 10 lat lub na czas nieoznaczony.

2. Podmiot zarządzający wyraża zgodę, o której mowa w ust. 1, albo odmawia jej wyrażenia w drodze decyzji administracyjnej, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. Przepisy art. 3 ust. 5a–6b oraz art. 3b ust. 3–8 stosuje się odpowiednio.”;

5) w art. 4:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską prawo pierwokupu przysługuje gminie właściwej ze względu na położenie nieruchomości.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3c w brzmieniu:

„3a. Prawa, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do nieruchomości położonych w granicach morskiego portu wojennego lub graniczących z terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, ustalonymi przez Ministra Obrony Narodowej, są wykonywane przez właściwe w tych sprawach jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowane przed uprawnieniami podmiotów, o których mowa w ust. 1 lub 3. Notariusz przekazuje wypis aktu notarialnego Ministrowi Obrony Narodowej.

3b. W przypadku gdy prawo własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w granicach portu lub przystani morskiej, lub udział w takim prawie, jest przedmiotem egzekucji sądowej, postanowienie o przybiciu po jego uprawomocnieniu się sąd doręcza uprawnionemu do wykonania praw określonych w ust. 1. W przypadku gdy uprawniony wykona swoje prawo, sąd uchyla postanowienie o przybiciu i udziela przybicia na rzecz uprawnionego.



3c. W przypadku gdy prawo własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w granicach portu lub przystani morskiej, lub udział w takim prawie, jest przedmiotem egzekucji administracyjnej, organ egzekucyjny przed przystąpieniem do opisu i oszacowania wartości nieruchomości wzywa uprawnionego do wykonania praw określonych w ust. 1, w drodze oświadczenia, w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia wezwania, o skorzystaniu z przysługującego mu prawa. W przypadku gdy uprawniony nie skorzysta z przysługującego mu prawa albo organowi egzekucyjnemu w wyznaczonym terminie nie zostało doręczone oświadczenie w tej sprawie, prawo, o którym mowa w ust. 1, wygasa.”,

c) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Sprzedaż, przeniesienie użytkowania wieczystego lub oddanie w użytkowanie wieczyste nieruchomości z naruszeniem ust. 1–3c są nieważne.

5. Podmiot zarządzający oraz odpowiednio Skarb Państwa, gmina, jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowane wykonują prawo pierwokupu, prawo pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste lub przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego przez złożenie oświadczenia w formie aktu notarialnego w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania od notariusza wypisu aktu notarialnego. Termin 6 miesięcy dotyczy łącznie wszystkich uprawnionych podmiotów.”;

6) po art. 4a dodaje się art. 4b w brzmieniu:

„Art. 4b. 1. Podmiot zarządzający może żądać rozwiązania umowy użytkowania wieczystego nieruchomości lub jej części, położonych w granicach portu lub przystani morskiej, przed upływem ustalonego okresu stosownie do art. 240 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2019 r. poz. 1145), w przypadku gdy użytkownik wieczysty korzysta z tej nieruchomości w sposób sprzeczny z umową.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do prawa użytkowania wieczystego nabytego w inny sposób niż w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.”;

7) w art. 7:

a) w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) koordynację korzystania z infrastruktury portowej, z zastrzeżeniem kompetencji administracji morskiej;

8) działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocję takiej działalności.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przedmiotem działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego, a także spółek prawa handlowego, w których podmiot zarządzający posiada udziały lub akcje, nie może być świadczenie w granicach portu usług portowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b oraz lit. d rozporządzenia nr 2017/352, w tym magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz innych usług przedstawiających wartość dodaną dotyczących ładunku.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. W ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 2, podmiot zarządzający opracowuje w szczególności plan rozwoju portu publikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej podmiotu zarządzającego.

2b. Plan, o którym mowa w ust. 2a, jest sporządzany na okres nie krótszy niż 5 lat i zawiera co najmniej:

- 1) informację dotyczącą zakładanego rozwoju portu wraz ze wskazaniem planowanych inwestycji oraz źródeł ich finansowania;
- 2) zakładane maksymalne parametry statków obsługiwanych przez port (zanurzenie, długość, szerokość), wielkości potencjału przeładunkowego wyrażone odpowiednio w tonach lub TEU, w tym wyładunku ryb, oraz wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów.”;

8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. 1. Za korzystanie z infrastruktury portowej pobierane są opłaty portowe.

2. Opłaty portowe pobiera od użytkowników infrastruktury portowej podmiot zarządzający, mając na względzie zasady równego traktowania i niedyskryminacji użytkowników infrastruktury portowej oraz potrzeby w zakresie budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej.

3. Nie pobiera się opłat portowych od jednostek pływających i pojazdów drogowych lub kolejowych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, administracji morskiej, administracji rybołówstwa morskiego, Państwowej Inspekcji Sanitarnej, Inspekcji Weterynaryjnej, Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Inspekcji Ochrony Środowiska, Inspektora do spraw Substancji

Chemicznych, Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Państwowej Inspekcji Farmaceutycznej, Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Policji, Państwowej Straży Pożarnej, a także jednostek używanych wyłącznie do ratowania życia na morzu oraz używanych wyłącznie do zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów.

4. Nie pobiera się opłat portowych, na zasadzie wzajemności, od jednostek pływających i pojazdów drogowych lub kolejowych sił zbrojnych Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego.

5. W uzasadnionych przypadkach, podmiot zarządzający może, czasowo lub na stałe, z zachowaniem zasady równego traktowania i niedyskryminacji, zwolnić z opłat portowych inne niż wymienione w ust. 3 i 4 jednostki pływające, pojazdy drogowe lub kolejowe, o ile nie są one używane do prowadzenia działalności gospodarczej w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej.”;

9) w art. 10 uchyla się ust. 1;

10) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Art. 23. 1. O formie prawno-organizacyjnej zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi decyduje gmina, w granicach której położona jest większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujących się w granicach portu lub przystani morskiej.

2. Do zarządzania portami i przystaniami morskimi, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 7 ust. 1, 2a i 2b, art. 8 i art. 9 oraz art. 12.”;

11) w art. 24 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przekazaniu, o którym mowa w ust. 1, nie podlegają:

- 1) grunty będące w zarządzie państwowych jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej,
- 2) grunty położone w granicach przystani plażowych oraz
- 3) grunty w portach i przystaniach morskich, w przypadku których zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego powierzono zgodnie z art. 25 ust. 5.”;

12) art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Art. 25. 1. W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego w trybie art. 23 ust. 1 zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje gmina, w granicach której położona jest większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujących się w granicach portu lub przystani morskiej.

2. W przypadku gdy większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujących się w granicach portu lub przystani morskiej stanowi przedmiot:

- 1) własności Skarbu Państwa i nie została oddana w użytkowanie wieczyste lub
- 2) użytkowania wieczystego Skarbu Państwa

– zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego.

3. Wpływy z tytułu opłat portowych pobieranych przez gminę w przypadku, o którym mowa w ust. 1, stanowią dochód gminy.

4. Wpływy z tytułu opłat portowych pobieranych przez dyrektora urzędu morskiego w przypadku, o którym mowa w ust. 2, stanowią dochód budżetu państwa.

5. Gmina, w przypadku, o którym mowa w ust. 1, albo dyrektor urzędu morskiego, w przypadku, o którym mowa w ust. 2, mogą powierzyć zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920, z 2018 r. poz. 1669 i 1693 oraz z 2019 r. poz. 730) lub ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1834 oraz z 2018 r. poz. 1693), z tym że w przypadku powierzenia zadań i uprawnień podmiotu zarządzającego koncesjonariuszowi lub partnerowi prywatnemu uprawnienia, o których mowa w art. 4 oraz art. 4a, przysługują odpowiednio gminie lub Skarbowi Państwa. Przepisu art. 3a ust. 1 pkt 1 lit. a nie stosuje się.”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 oraz z 2019 r. poz. 698 i 730) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku konieczności zapewnienia dostępu drogowego w standardzie wymaganym dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do polskich portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr

661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.<sup>5)</sup>) minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1.”;

2) w art. 19 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a, jest prezydent miasta.”.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 oraz z 2019 r. poz. 125 i 730) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23 ust. 6g otrzymuje brzmienie:

„6g. Jeżeli sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia zostały wzniesione oraz były wykorzystywane zgodnie z wymaganiami określonymi w pozwoleniu, o którym mowa w ust. 1, organ, który wydał pozwolenie, może przedłużyć jego ważność na okres do 20 lat. Przedłużenie ważności następuje w drodze decyzji, na wniosek podmiotu, któremu udzielono pozwolenia, złożony nie później, niż 120 dni przed upływem terminu określonego w ust. 6. Przepisy ust. 2–5, art. 27a i art. 27b ust. 1 stosuje się odpowiednio. Przepisów art. 27c–27p nie stosuje się.”;

2) art. 24 otrzymuje brzmienie:

„Art. 24. 1. Wokół sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń lub ich zespołów, rozumianych jako grupa sztucznych wysp, konstrukcji lub urządzeń znajdujących się od siebie nie dalej niż 1000 metrów właściwy dyrektor urzędu morskiego może, w drodze zarządzenia, ustanowić strefy bezpieczeństwa, dostosowane do rodzaju i przeznaczenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń lub ich zespołów, sięgające nie dalej niż 500 metrów od każdego punktu ich zewnętrznej krawędzi, chyba że inny zasięg strefy jest dozwolony przez powszechnie przyjęte standardy międzynarodowe lub zalecony przez właściwą organizację międzynarodową.

2. W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego określa warunki poruszania się w obszarze strefy bezpieczeństwa, w szczególności może

---

<sup>5)</sup> Patrz odnośnik nr 3.

wprowadzić ograniczenia żeglugi, rybołówstwa, uprawiania sportów wodnych lub nurkowych lub prac podwodnych.”;

3) w art. 37 ust. 1c otrzymuje brzmienie:

„1c. Graniczną linię ochrony stanowi linia, poza którą nie dopuszcza się cofania linii przecięcia zwierciadła wody z lądem przy średnim poziomie morza z okresu ostatnich 10 lat.”;

4) w art. 37a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rada Ministrów przyjmuje, w drodze rozporządzenia, plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, uwzględniając rozstrzygnięcia określone w ust. 2 oraz wydane ważne pozwolenia, o których mowa w art. 23 ust. 1, art. 26 ust. 1, i uzgodnienie, o którym mowa w art. 27 ust. 1.”,

b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) funkcji podstawowej i funkcjach dopuszczalnych, dla każdego z obszarów wydzielonych w planach;”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Funkcja podstawowa oznacza wiodące przeznaczenie obszaru wydzielonego w planach. Funkcje dopuszczalne oznaczają pozostałe przeznaczenia obszarów wydzielonych w planach, których współistnienie nie zakłóca wiodącego przeznaczenia w sposób stale uniemożliwiający realizację funkcji podstawowej oraz nie wpływa negatywnie na zrównoważony rozwój obszaru wydzielonego w planie.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Działania, których wyłącznym celem jest obronność lub bezpieczeństwo państwa, mogą być prowadzone niezależnie od rozstrzygnięć planu, w tym funkcji podstawowych i dopuszczalnych, na zasadach określonych w przepisach odrębnych.”;

5) w art. 37f ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku wniosku, o którym mowa w art. 37e ust. 1 pkt 1 lit. b, dotyczącego uwzględnienia w planie przedsięwzięcia należącego do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko do wniosku dołącza się opis przedsięwzięcia zawierający dane, o których mowa w art. 62a

ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.”;

6) w art. 37g:

a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W przypadku sprzecznych warunków, na jakich uzgodnienie projektu planu może nastąpić, wskazanych przez organy gmin, o których mowa w art. 37e ust. 1 pkt 8 lit. a, dyrektor urzędu morskiego powiadamia organy gmin o zakresie sprzeczności tych warunków. Organy gmin, w terminie nie dłuższym niż 21 dni od dnia doręczenia powiadomienia o zakresie sprzeczności warunków, wspólnie przekazują dyrektorowi urzędu morskiego, uzyskane w drodze porozumienia, spójne warunki, na jakich uzgodnienie projektu planu może nastąpić. Nieprzekazanie przez organy gmin spójnych warunków w terminie może być uznane przez dyrektora urzędu morskiego jako nieprzedstawienie warunków, na jakich uzgodnienie projektu planu może nastąpić, w zakresie, w którym są one ze sobą sprzeczne.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Nieprzedstawienie stanowiska lub warunków, o których mowa w ust. 4 i 4a, w terminie, o którym mowa w ust. 3 i 4a, uważa się za równoznaczne odpowiednio z uzgodnieniem lub zaopiniowaniem projektu planu.”;

7) w art. 42 w ust. 2:

a) pkt 21 otrzymuje brzmienie:

„21) zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi w przypadku, o którym mowa w art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. ...), w tym ochrona brzegów morskich w przystaniach plażowych, w przypadku których dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego;”;

b) w pkt 34 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 35 w brzmieniu:

„35) związane z wykonywaniem zadań odpowiedniego organu, o którym mowa w art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 6 oraz art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne

zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2017/352”.”;

8) po art. 43a dodaje się art. 43aa w brzmieniu:

„Art. 43aa. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na położenie portu rozpatruje skargi dotyczące naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2017/352 zgodnie z art. 16 tego rozporządzenia.

2. Do skargi dołącza się informacje i dokumenty potwierdzające naruszenie przepisów rozporządzenia nr 2017/352.

3. Dyrektor urzędu morskiego zwraca się odpowiednio do podmiotu zarządzającego w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, dostawcy usług portowych lub użytkownika portu w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, których dotyczy skarga, o przedstawienie, w terminie uzależnionym od stopnia skomplikowania sprawy, jednak nie dłuższym niż 3 miesiące, stanowiska wraz z uzasadnieniem.

4. Dyrektor urzędu morskiego rozpatruje skargę bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania ostatniego ze stanowisk, o których mowa w ust. 3.

5. W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do rozpatrywania skarg, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy działu VIII ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

6. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2017/352 przez podmiot zarządzający lub dostawcę usług portowych dyrektor urzędu morskiego określa, w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.”;

9) w art. 45 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przystań morska nie może znajdować się w granicach portu morskiego.”;

10) po art. 56a dodaje się art. 56b i art. 56c w brzmieniu:

„Art. 56b. 1. Podmiot zarządzający w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 4 ust. 2 i 4–6, art. 5, art. 6 ust. 1–6, art. 8 ust. 1 i 3, art. 9 ust. 2 i 4, art. 11 ust. 1–7 oraz art. 12–15 rozporządzenia nr 2017/352, podlega karze pieniężnej do 1 000 000 zł.

2. Dostawca usług portowych w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 8 ust. 3, art. 11 ust.



1-7, art. 12, art. 14 oraz art. 15 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 2017/352, podlega karze pieniężnej do 1 000 000 zł.

3. Tej samej karze podlega:

- 1) podmiot zarządzający, dostawca usług portowych lub użytkownik portu w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który w terminie wyznaczonym przez dyrektora urzędu morskiego nie przedstawi stanowiska, o którym mowa w art. 43aa ust. 3 lub
- 2) podmiot zarządzający lub dostawca usług portowych, którzy nie usuną nieprawidłowości zgodnie z art. 43aa ust. 6.

Art. 56c. Podmiot, który nie przekazuje służbie hydrograficznej kopii danych pomiarowych uzyskanych z pomiarów hydrograficznych przeprowadzonych na polskich obszarach morskich zgodnie z art. 41c ust. 1, podlega karze pieniężnej do 500 000 zł.”;

11) w art. 57:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 55–56c, wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej.”,

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z wyłączeniem decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 56a ust. 1 oraz art. 56b.

4. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 55–56c, ustala dyrektor urzędu morskiego, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;

12) w art. 59 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kary ustalone na podstawie art. 55–56c, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.

13) tytuł działu VI otrzymuje brzmienie:

„PRZEPISY EPIZODYCZNE, PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE”;

14) po art. 66 dodaje się art. 66a w brzmieniu:

„Art. 66a. 1. Dla pozwoleń na wznoszenie sztucznych wysp, o których mowa w art. 23 ust. 1, dla których podmiot, któremu udzielono tego pozwolenia, uiścił opłatę, o

której mowa w art. 27b ust. 1 pkt 1, przed dniem 1 czerwca 2019 r. nie stosuje się art. 23 ust. 6a i 6b.

2. Jeżeli w okresie 15 lat od dnia wydania pozwolenia, o którym mowa w ust. 1, podmiot, o którym mowa w ust. 1, nie uzyska pozwolenia na budowę dla całości albo części przedsięwzięcia objętego tym pozwoleniem organ, który wydał pozwolenie stwierdza, w drodze decyzji, wygaśnięcie tego pozwolenia.

3. Jeżeli podmiot, o którym mowa w ust. 1, nie później niż 60 dni przed upływem 15 lat od dnia wydania pozwolenia, o którym mowa w ust. 1, złoży organowi, który wydał pozwolenie, wyjaśnienia na piśmie i dokumenty potwierdzające podjęcie wszystkich czynności wymaganych przez prawo, zmierzających do uzyskania pozwolenia na budowę dla całości albo części przedsięwzięcia, termin, o którym mowa w ust. 2, zostaje przedłużony na czas niezbędny do uzyskania pozwolenia na budowę, jednak nie dłuższy niż 2 lata od dnia, w którym upłynął 15-letni termin od dnia wydania pozwolenia, o którym mowa w ust. 2. Przedłużenie terminu stwierdza, w drodze decyzji, organ, który wydał pozwolenie.”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2018 r. poz. 2204 i 2348 oraz z 2019 r. poz. 270, 492 i 801) w art. 6 po pkt 1b dodaje się pkt 1c i 1d w brzmieniu:

„1c) wydzielanie gruntów pod porty i przystanie morskie oraz ich budowa, modernizacja i utrzymanie;

1d) wydzielanie gruntów pod infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów lub przystani morskich oraz jej budowa, modernizacja i utrzymanie;”.

**Art. 5.** W ustawie z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. poz. 1361, z 2004 r. poz. 959, z 2005 r. poz. 1683 oraz z 2010 r. poz. 1508) w art. 10:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie :

„1. Statki wnoszą opłatę za odbiór odpadów ze statków, zwaną dalej „opłatą”. Opłata może być pobierana wraz z opłatami portowymi, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, pod warunkiem zapewnienia możliwości odróżnienia jej od tych opłat.”;

2) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Odbiór dodatkowych ilości odpadów ze statków nieobjętych opłatą, o której mowa w ust. 1, następuje za opłatą dodatkową.”.

**Art. 6.** W ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1945 oraz z 2019 r. poz. 60, 235, 730 i 1009) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 11 w pkt 5 w lit. l średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. m w brzmieniu:

„m) podmiotu zarządzającego w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. ...), w zakresie zagospodarowania portu lub przystani morskiej;”;

2) w art. 17 w pkt 6 w lit. b:

a) tiret dziesiąte otrzymuje brzmienie:

„– dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,”,

b) dodaje się tiret jedenaste w brzmieniu:

„– podmiotem zarządzającym w zakresie zagospodarowania właściwego portu lub przystani morskiej oraz”;

3) w art. 53 w ust. 4 w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14) podmiotem zarządzającym – w odniesieniu do obszaru właściwego portu lub przystani, z wyłączeniem morskich portów wojennych i terenów zamkniętych zlokalizowanych w granicach portu lub przystani morskiej.”.

**Art. 7.** W ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474) w art. 11d w ust. 1 w pkt 8 po lit. g dodaje się lit. ga w brzmieniu:

„ga) podmiotu zarządzającego w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. ...) – w odniesieniu do obszaru portu lub przystani morskiej,”.

**Art. 8.** W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2:
  - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) – napełnianie zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek lub do napędu urządzeń znajdujących się na tych jednostkach;”;
  - b) pkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16) punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – urządzenie lub zespół urządzeń służących do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, ze zbiorników magazynowych lub zbiorników transportowych spełniających wymogi odpowiednio umów i regulaminu wymienionych w art. 2 pkt 1–3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, 534, 730 i 1123) lub kodeksu IMDG, o którym mowa w art. 7 tej ustawy, lub z innych jednostek, przyłączy lub urządzeń pływających do tego przystosowanych;”;
- 2) w art. 18:
  - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu oraz każdorazowo w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją przekazanych zgodnie z ust. 3a.”;
  - b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Podmiot eksploatujący punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić TDT o każdej nieprawidłowości w funkcjonowaniu tego punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją.”;
- 3) w art. 28:
  - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), każdorazowo

w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu, okresowo – co najmniej raz w roku oraz każdorazowo w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją przekazanych zgodnie z ust. 3a.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Podmiot eksploatujący punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić TDT o każdej nieprawidłowości w funkcjonowaniu tego punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją.”;

4) w art. 39 w ust. 3 w pkt 1 po lit. d dodaje się lit. da w brzmieniu:

„da) urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich,”.

**Art. 9.** W ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 1137) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. Wyboru producenta blankietów oznakowania kontrolnego dokonuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na zasadach określonych w przepisach o zamówieniach publicznych.”.

**Art. 10.** W ustawie z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 53 i 1091) w art. 5 w ust. 2 po pkt 31 dodaje się pkt 31a w brzmieniu:

„31a) dokument rejestracyjny, o którym mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 1137 oraz z 2019 r. poz. ...);”.

**Art. 11.** 1. Podmioty zarządzające w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. ...), zwane dalej „podmiotami zarządzającymi”, zarządzające portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi utworzone na podstawie art. 23 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują status podmiotu zarządzającego.

2. Podmioty stanowiące w całości własność powiatu, które w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy wykonują działalność w zakresie zarządzania portami morskimi, zachowują status podmiotu zarządzającego, nie dłużej niż do czasu utraty przez powiat co najmniej 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi.

**Art. 12.** 1. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 3 oraz art. 24 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzonych w trybie egzekucji sądowych i administracyjnych z prawa własności lub prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w granicach portu lub przystani morskiej lub udziału w takim prawie, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 13.** 1. Podmiot wykonujący w transporcie morskim lub wodnym śródlądowym usługę przeładunku lub usługę obsługi pasażerów, jeżeli miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży znajduje się w granicach portu lub przystani morskiej, przekazuje podmiotowi zarządzającemu dane dotyczące:

- 1) wielkości potencjału przeładunkowego wyrażonej odpowiednio w tonach lub jednostkach standardowych odpowiadających pojemności 20-stopowego kontenera ISO (TEU) oraz wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów – według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r.,
- 2) liczby obsługanych pasażerów, z podziałem na pasażerów obsługanych w ruchu krajowym i międzynarodowym, oraz wielkości przeładunków wyrażonej odpowiednio w tonach lub TEU, z uwzględnieniem, oraz bez uwzględnienia, masy własnej jednostek ładunkowych, a także w podziale na ładunki przywożone oraz wywożone – za 2018 r.

– w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Centrum Monitorowania Rybołówstwa, o którym mowa w art. 69 ust. 6 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 586, 642 i 730), przekazuje podmiotowi zarządzającemu dane dotyczące ilości wyładowanych w danym porcie lub przystani morskiej ryb, wyrażonej w tonach, za 2018 r., w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 14.** 1. Ograniczenie przedmiotu działalności przedsiębiorstwa, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie ma zastosowania do spółek prawa handlowego, w których podmiot zarządzający posiada udziały lub akcje w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. W przypadku zbycia przez podmiot zarządzający udziałów lub akcji w spółkach prawa handlowego, o których mowa w ust. 1, podmiot zarządzający zbywa udziały lub akcje, stosując odpowiednio tryby, o których mowa w art. 5 ust. 3–6 ustawy z dnia 16 grudnia 2004

r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2782 oraz z 2005 r. poz. 24).

**Art. 15. 1.** Do wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy postępowań w sprawach:

- 1) sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
- 2) sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- 3) wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego

– stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, występuje o opinie dotyczące rozwiązań przyjętych w projekcie studium do podmiotu zarządzającego w zakresie zagospodarowania portu lub przystani morskiej.

3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, występuje o uzgodnienie projektu planu z podmiotem zarządzającym w zakresie zagospodarowania właściwego portu lub przystani morskiej.

4. Organy właściwe w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego występują o uzgodnienie tej decyzji do podmiotu zarządzającego w odniesieniu do obszaru właściwego portu lub przystani, z wyłączeniem morskich portów wojennych i terenów zamkniętych zlokalizowanych w granicach portu lub przystani morskiej, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

5. Nie występuje się o opinie i uzgodnienia, o których mowa w ust. 2 i 3, jeżeli projekt studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy lub projekt miejscowego planu zagospodarowanie przestrzennego zostały wyłożone do publicznego wglądu przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 16. 1.** Do postępowań w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Właściwy zarządca drogi występuje o opinię podmiotu zarządzającego w odniesieniu do obszaru portu lub przystani morskiej, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 17.** 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 24 ustawy zmienianej w art. 3, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 24 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 37 ust. 1d ustawy zmienianej w art. 3, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 37 ust. 1d ustawy zmienianej w art. 3, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 18.** 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 0,944 mln zł, w tym w:

- 1) 2019 r. – 0,08 mln zł;
- 2) 2020 r. – 0,096 mln zł;
- 3) 2021 r. – 0,096 mln zł;
- 4) 2022 r. – 0,096 mln zł;
- 5) 2023 r. – 0,096 mln zł;
- 6) 2024 r. – 0,096 mln zł;
- 7) 2025 r. – 0,096 mln zł;
- 8) 2026 r. – 0,096 mln zł;
- 9) 2027 r. – 0,096 mln zł;
- 10) 2028 r. – 0,096 mln zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, stosuje się mechanizm korygujący polegający na obniżeniu kosztów utrzymania nowo powstałych stanowisk pracy.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.



**Art. 19.** 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 2 000 mln zł, w tym w:

- 1) 2019 r. – 0 zł;
- 2) 2020 r. – 1,5 mln zł;
- 3) 2021 r. – 5 mln zł;
- 4) 2022 r. – 15 mln zł;
- 5) 2023 r. – 1,5 mln zł;
- 6) 2024 r. – 66 mln zł;
- 7) 2025 r. – 265 mln zł;
- 8) 2026 r. – 580 mln zł;
- 9) 2027 r. – 760 mln zł;
- 10) 2028 r. – 306 mln zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, stosuje się mechanizm korygujący polegający na rezygnacji z części zadań bądź ograniczenie ich zakresu rzeczowego.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw transportu.

**Art. 20.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 12 w zakresie art. 25 ust. 5, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

## UZASADNIENIE

### I. Cel projektowanej regulacji

Celem projektu jest dostosowanie aktów prawnych regulujących organizację i funkcjonowanie portów do postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2017/352”.

Projekt ma również na celu wzmocnienie pozycji podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi oraz usprawnienie funkcjonowania portów.

Podkreślić należy, że polskie porty w ostatnich latach biją rekordy przeładunków. W 2018 r. w polskich portach przeładowano ponad 100,0 mln ton ładunków.

Według danych Krajowej Administracji Skarbowej w roku 2017 należności celno-podatkowe (VAT, cła, akcyza) z tytułu odprawy ładunków w morskich granicznych oddziałach celnych wyniosły ok. 24,6 mld PLN (tj. ok. 7,0% zrealizowanych dochodów budżetu państwa w analizowanym roku). Wartość statystyczna towaru szacowana była na ok. 86,5 mld PLN.

Omówienie proponowanych rozwiązań:

**Art. 1** przewiduje zmiany w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933), zwanej dalej „ustawą o portach”. Zmiany te dotyczą przede wszystkim gospodarki nieruchomościami w portach i przystaniach morskich i wynikają z dotychczasowych doświadczeń w tym zakresie oraz zgłaszanych przez same podmioty zarządzające postulatów. Mają one na celu doprecyzowanie aktualnie obowiązujących przepisów w zakresie obrotu nieruchomościami w porcie. Ponadto proponowane zmiany mają na celu zapewnienie stosowania przepisów rozporządzenia 2017/352.

Art. 1 pkt 1 lit. a przewiduje zmiany dotyczące definicji. Wprowadza się nowe pojęcie – definicję przystani plażowej. Definicja obejmuje specyficzny rodzaj przystani morskich, które nie posiadają nabrzeża, a statki morskie, w szczególności rybackie, wyciągane są bezpośrednio na plażę celem postoju i przeładunku, zazwyczaj za pomocą tzw. wyciągarki.

Art. 1 pkt 1 lit. b przewiduje wykreślenie nieaktualnej już definicji jednoosobowych spółek Skarbu Państwa.

Art. 1 pkt 2 przewiduje dodanie w ustawie o portach nowych art. 2a–2c.

W projektowanym art. 2a ust. 1 wskazano na konieczność uwzględnienia w działalności portu postanowień rozporządzenia 2017/352. Rozporządzenie to co do zasady stosowane będzie wprost, ale wymaga ono wdrożenia do prawa krajowego w określonym przez to rozporządzenie zakresie. Rozporządzenie 2017/352 będzie stosowane od 24 marca 2019 r., do portów znajdujących się w sieci TEN-T. W Polsce będzie one miało zatem zastosowanie do portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz Police.

Rozporządzenie 2017/352 przewiduje, że określone w rozporządzeniu kompetencje w zakresie organizacji usług portowych, jak np. minimalne wymogi dotyczące świadczenia usług portowych, o których mowa w art. 4 rozporządzenia 2017/352 może wykonywać podmiot zarządzający portem lub inny, wskazany przez państwo, organ.

Projektowany przepis art. 2a ust. 2 wskazuje, że podmiotem tym w Polsce będzie podmiot zarządzający. Jednocześnie w przepisie tym wskazano, że uprawnienie zarządu portu do organizacji usług portowych dotyczy usług, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a, c, e i g rozporządzenia 2017/352, a więc usług: bunkrowania, cumowania, odbierania odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku oraz holowania. Zgodnie bowiem z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2017/352 do usług przeładunku, usług pasażerskich oraz pilotażu nie będą mieć zastosowania postanowienia rozdziału II rozporządzenia 2017/352 dotyczące organizacji usług portowych.

W projektowanym przepisie art. 2a ust. 3 wskazano wyraźnie kompetencje podmiotów zarządzających w zakresie organizacji usług portowych objętych zakresem stosowania rozdziału II rozporządzenia 2017/352. Zgodnie z rozporządzeniem 2017/352 podmiot zarządzający będzie mógł wprowadzić minimalne wymogi lub ograniczyć liczbę dostawców, a także świadczyć wskazane w rozdziale II usługi samodzielnie – z zastrzeżeniem spełniania wymagań i ograniczeń przewidzianych w rozporządzeniu 2017/352, w szczególności jego art. 8. Podkreślić należy, że ograniczenia te nie mają zastosowania do usług wyłączonych z rozdziału II rozporządzenia 2017/352, tj. do przeładunku, usług pasażerskich oraz pilotażu.

Projektowany art. 2a ust. 4 ma na celu doprecyzowanie określonej w rozdziale II rozporządzenia 2017/352 procedury przyznawania prawa do świadczenia usługi portowej, w szczególności przez wskazanie na możliwość złożenia skargi do właściwego dyrektora urzędu morskiego na ewentualne naruszenia rozporządzenia 2017/352.

Przepis art. 2a ust. 5 oraz 6 ma natomiast na celu doprecyzowanie określonego w art. 15 rozporządzenia 2017/352 obowiązku konsultacji przez podmioty zarządzające istotnych dla funkcjonowania portów kwestii.

Rozporządzenie 2017/352 przewiduje ponadto obowiązek poinformowania Komisji Europejskiej o sposobie wykonania jego postanowień. Przepisy te nie wymagają wdrożenia, gdyż stosuje się je wprost. Informację taką przekaze minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, jako odpowiedzialny za wdrożenie rozporządzenia 2017/352.

Projektowany art. 2b ustawy o portach wynika z faktu, iż w praktyce podmioty zarządzające portami gospodarują jedynie na części gruntów znajdujących się w granicach portu, a przewidziane dla nich w szeregu aktów prawnych kompetencje i obowiązki często dotyczą całego portu. Z tego względu w projekcie przewidziano nałożenie obowiązków sprawozdawczych w zakresie przeładunków i przewozu pasażerów również na podmioty gospodarujące na gruntach nienależących do podmiotów zarządzających. W praktyce, w większości przypadków dane te są obecnie przekazywane. W odniesieniu do przeładunków ryb, wskazano, iż dane te przekazywane będą podmiotom zarządzającym przez Centrum Monitorowania Rybołówstwa. Rozwiązanie to pozwoli na uniknięcie wprowadzania dodatkowych wymogów raportowania na armatorów statków rybackich.

W projektowanym art. 2c wskazano, że budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich może być finansowane lub dofinansowane z innych, niż budżet państwa źródeł – np. samorządu terytorialnego.

Na gruncie obecnie obowiązującej ustawy o portach, infrastruktura dostępowa od strony morza finansowana jest z budżetu państwa. Projektowana ustawa nie zmienia tej zasady. Przewidziano ponadto wyraźne umożliwienie partycypacji w kosztach budowy infrastruktury dostępowej podmiotom, które mają interes w jej budowie lub rozbudowie

– np. ze względu na planowane inwestycje w porcie, które nie mogą zostać przeprowadzone bez rozbudowy infrastruktury dostępowej i dostosowania jej parametrów do planowanej inwestycji w porcie.

Obecnie, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o portach, budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej.

Art. 1 pkt 3–6 przewiduje doprecyzowanie przepisów ustawy o portach w zakresie gospodarki nieruchomościami.

Art. 1 pkt 3 lit. a – przewiduje zmianę obowiązującego przepisu ustawy o portach, w którym wskazano, iż zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wymaga przeniesienie własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości lub oddanie w dzierżawę, najem lub na podstawie podobnej umowy. Projektowane zmiany wynikają ze zgłaszanych wątpliwości interpretacyjnych i polegają na wskazaniu, iż:

- a) zgody wymaga również przeniesienie udziału we własności lub użytkowaniu wieczystym, również części nieruchomości – obecnie obowiązująca ustawa mówi jedynie o przeniesieniu własności i użytkowania wieczystego nieruchomości,
- b) zgody wymaga oddanie w użytkowanie dzierżawę, najem lub na podstawie podobnej umowy na czas nieoznaczony – zmiana wynika z wątpliwości czy umowy na czas nieoznaczony traktować jako umowy zawarte na powyżej 10 lat (tj. wymagające zgody w obecnym stanie prawnym),
- c) zgody wymaga zawarcie również kolejnej umowy, jeżeli w efekcie okres jej obowiązywania przekroczy 10 lat.

Art. 1 pkt 3 lit. b – zawiera wskazanie, iż do wniosku należy dołączyć nie tylko opinię podmiotu zarządzającego, ale i opinię dyrektora urzędu morskiego. W praktyce minister właściwy do spraw gospodarki morskiej występuje o taką opinię z urzędu. Podczas spotkań konsultacyjnych wskazano, iż dołączenie takiej opinii do wniosku przyspieszy postępowanie (brak konieczności oczekiwania na opinię dyrektora urzędu morskiego). Ponadto, mając na uwadze, iż jedną z ocenianych w przedmiotowym postępowaniu przesłanek jest zagrożenie obronności, na wniosek Ministra Obrony Narodowej (MON), wprowadzono również opiniowanie MON w odniesieniu do nieruchomości graniczących z terenami zamkniętymi.

Art. 1 pkt 3 lit. c – stanowi zmianę, wynikającą ze zmiany katalogu umów określonych w art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy o portach.

Art. 1 pkt 3 lit. d – w projektowanym ust. 5a wskazano podstawę do wystąpienia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do właściwych organów o opinię co do wniosku o udzielenie zgody w zakresie obrotu nieruchomościami, będącą przedmiotem wniosku na zagrożenie obronności, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa publicznego lub porządku publicznego.

Art. 1 pkt 3 lit. e – przewidziano uzupełnienie przesłanek odmowy wydania zgody przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie obrotu nieruchomościami w porcie na sytuacje, gdy zamierzona czynność prawna byłaby niezgodna z planem rozwoju portu lub innymi dokumentami strategicznymi. Zmiana ta wynika z faktu, iż – jak wskazano w rozporządzeniu 2017/352 – porty morskie zajmują ograniczone obszary geograficzne i borykają się z niedoborem dostępnej powierzchni lądowej i terenów przybrzeżnych, z dostępem do nabrzeży umożliwiających obsługę statków. Przepis ma na celu zapewnienie, że strategiczne z punktu widzenia interesów państwa nieruchomości w portach będą wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem, tj. na działalność związaną z obsługą statków.

Art. 1 pkt 3 lit. f – podobnie jak art. 1 pkt 3 lit. d, przepis ma na celu zapewnienie, że strategiczne z punktu widzenia interesów państwa nieruchomości w portach będą wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem, tj. na działalność związaną z obsługą statków. Obecnie zgodnie z ustawą o portach podmiot zamierzający rozporządzić nieruchomością w portach we wniosku o wydanie zgody ministra wskazuje „uzasadnienie zamierzonej czynności prawnej, w tym informację dotyczącą dotychczasowego i przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości”. W praktyce zarówno minister, jak i zarząd portu nie ma jednak instrumentów prawnych pozwalających na zapewnienie wykonania zobowiązania co do przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości zawartego we wniosku. W konsekwencji projektowany przepis umożliwi wydanie decyzji, w której minister określi warunki wykorzystywania nieruchomości. Podkreślić należy jednak, iż zgodnie z projektem określone w decyzji przez ministra warunki mogą dotyczyć jedynie przewidywanego we wniosku sposobu zagospodarowania nieruchomości, określonego przez samego

wnioskodawcę. Nie mogą one wychodzić poza deklaracje wnioskodawcy. Podkreślić należy, że podobne rozwiązanie przewidziano m.in. w prawie budowlanym.

Projektowana regulacja przewiduje również, iż minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wydając decyzję lub postanowienie (np. zgodnie z art. 61a Kodeksu postępowania administracyjnego) w przedmiotowym postępowaniu będzie mógł odstąpić od uzasadnienia faktycznego, jeżeli wymaga tego obronność, bezpieczeństwo państwa, bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny.

Art. 1 pkt 4

W zakresie projektowanego art. 3a ustawy o portach, przewiduje on wyłączenie obowiązku uzyskania zgody ministra w przypadku nabycia nieruchomości na rzecz podmiotu zarządzającego oraz nabycia budynku mieszkalnego jednorodzinne w rozumieniu art. 3 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, z późn. zm.) lub samodzielnego lokalu mieszkalnego w rozumieniu art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali (Dz. U. z 2019 r. poz. 737) lub samodzielnego lokalu użytkowego o przeznaczeniu garażowym lub udziału w prawie do takiego budynku lub lokalu, a także nabycia prawa użytkowania gruntów pokrytych morskimi wodami. Wyłączenie to ma na celu rezygnację z obciążeń administracyjnych, w sytuacjach, które co do zasady nie powinny stanowić zagrożenia bezpieczeństwa i obronności państwa, a także rozwoju portów i przystani morskich.

Na wniosek Ministra Obrony Narodowej wskazano, iż wyłączenie obowiązku uzyskania zgody nie dotyczy nieruchomości graniczących z terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2019 r. poz. 725 i 730).

W pozostałym zakresie przepis ten ma na celu uniemożliwienie obchodzenia wymogu uzyskania zgody ministra w zakresie obrotu nieruchomościami w porcie. Postulat konieczności zmian w tym zakresie podnoszony był przez wiele podmiotów i organów, między innymi NIK.

Projektowany art. 3b ustawy o portach przewiduje konieczność wydania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zgody udzielonej w drodze decyzji administracyjnej, na uzyskanie pozycji dominującej w podmiocie będącym użytkownikiem wieczystym nieruchomości w porcie. Wynika to z faktu, iż obecnie zgody ministra wymaga obrót nieruchomościami stanowiącymi własność Skarbu

Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego. Wymóg ten jest jednak obchodzony przez sprzedaż całego przedsiębiorstwa, wraz z użytkowaniem wieczystym, lub udziałów w takim przedsiębiorstwie. W zakresie definicji pozycji dominującej oparto się na obowiązujących obecnie rozwiązaniach, m.in. ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o kontroli niektórych inwestycji (Dz. U. z 2017 r. poz. 1857, z późn. zm.). W konsekwencji wprowadzenia przedmiotowego przepisu, zaistniała konieczność wprowadzenia sankcji, które będą skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Wzorem obecnie obowiązującego art. 3 ust. 7 ustawy o portach, zgodnie z którym umowy w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach zawarte z naruszeniem obowiązku uzyskania zgody ministra są nieważne, wskazano, iż uchwały walnego zgromadzenia albo zgromadzenia wspólników w podmiocie w stosunku do którego uzyskano status podmiotu dominującego z naruszeniem obowiązku uzyskania zgody, które wywołują skutki w odniesieniu do nieruchomości położonych w granicach portów i przystani morskich, są nieważne.

Dodano również art. 3c ustawy o portach, który przewiduje wymóg uzyskania zgody podmiotu zarządzającego na uzyskanie statusu podmiotu dominującego względem osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej zdolności prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, której podmiot zarządzający oddał w użytkowanie, dzierżawę, najem albo na podstawie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków przez okres powyżej 10 lat, nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położone w granicach portów i przystani morskich. Podobnie jak ww. przepisy, propozycja ta ma na celu zapewnienie funkcji portowych na gruntach oddanych do używania i pobierania pożytków na podstawie długoterminowych umów, w szczególności na 20 czy 30 lat.

Art. 1 pkt 5 ma podobny cel, jak art. 1 pkt 4 – tj. doprecyzowanie przepisów w celu uniemożliwienia obchodzenia istniejącego obecnie prawa pierwokupu nieruchomości w porcie w ramach egzekucji administracyjnej i sądowej. Wprowadzono również zmianę wynikową w art. 4 ust. 3 ustawy o portach, polegającą na usunięciu procedury doręczania gminie aktu notarialnego – co wynika z wprowadzenia w ustawie o portach takiego uregulowania dla wszystkich uprawnionych.



Ponadto, na wniosek Ministra Obrony Narodowej, dodano ust. 3a, zgodnie z którym przewidziane w art. 4 prawo pierwokupu w odniesieniu do nieruchomości położonych w granicach morskiego portu wojennego, lub graniczących z terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, ustalonymi przez Ministra Obrony Narodowej, jest wykonywane przez właściwe w tych sprawach jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowane przed uprawnieniami podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską.

Wprowadzono też zmiany będące konsekwencją rozszerzenia katalogu podmiotów uprawnionych do pierwokupu o jednostki MON.

Art. 1 pkt 6 wprowadza rozwiązania oparte na przepisach art. 240 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2019 r. poz. 1145), pozwalające na wystąpienie przez podmiot zarządzający z żądaniem rozwiązania umowy użytkowania wieczystego nieruchomości lub jej części, położonych w granicach portu lub przystani morskiej, przed upływem ustalonego okresu stosownie do art. 240 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, jeżeli użytkownik wieczysty korzysta z tej nieruchomości w sposób sprzeczny z umową. Rozwiązanie to ma na celu spełnienie postulatów podmiotów zarządzających, zgłaszanych w związku z przypadkami braku utrzymywania nabrzeży przez ich właścicieli w należyтым stanie technicznym, a często ich faktycznego porzucenia. Sytuacja taka powoduje niewykorzystywanie ograniczonego dobra, jakim są grunty posiadające dostęp do akwenów portowych i możliwości obsługi statków, a często stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa portu i jego użytkowników.

Art. 1 pkt 7 – dodano podmiotom zarządzającym kompetencje w zakresie koordynacji korzystania z infrastruktury portowej. Przepis ten ma na celu usankcjonowanie stanu faktycznego – za koordynację taką odpowiada obecnie główny dyspozytor portu, funkcjonujący w strukturach podmiotów zarządzających i działający w oparciu o zwyczaje portowe. Przepis ten nie narusza kompetencji administracji morskiej – w zakresie bezpieczeństwa morskiego i Służby Kontroli Ruchu Statków („Służby VTS”). Zgodnie z postulatami rad interesantów portów oraz samych podmiotów zarządzających, dodano również wyraźne wskazanie, iż do zadań podmiotu zarządzającego należy również prowadzenie działań zmierzających do rozwoju

działalności gospodarczej w porcie i jej promocję – jak to ma miejsce w największych portach Europy Zachodniej.

Jednocześnie wprowadzono modyfikację art. 7 ust. 2 ustawy o portach, wyraźnie wskazując, że przedmiotem działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego nie może być świadczenie usług portowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b oraz lit. d rozporządzenia 2017/352, tj. usług przeładunku oraz usług pasażerskich. Przepis ten jest wynikiem konsultacji i uzgodnień poczynionych podczas trwających w 2017 r. prekonsultacji projektu nowelizacji, podczas których ścierały się stanowiska zmierzające do aktywizacji podmiotów zarządzających i dopuszczenia do wykonywania przez te podmioty usług eksploatacyjnych, a z drugiej strony obawy operatorów terminali co do konkurencji w zakresie przeładunków ze strony podmiotów zarządzających.

W wyniku konsultacji na spotkaniu z udziałem rad interesantów portów i podmiotów zarządzających ustalono, że dopuszczalne będzie wykonywanie usług, z wyłączeniem jednak przeładunku i usług pasażerskich. Przy czym wyłączenie to nie będzie mieć zastosowania do portów nieposiadających podstawowego znaczenia, gdzie nie występuje mnogość terminali przeładunkowych, a tym samym konkurencja między operatorami terminali jest ograniczona. Wskazuje się, że dopuszczenie wykonywania przeładunków przez podmioty zarządzające małymi portami pozwoli na ich aktywizację, bez zagrożenia zakłócenia konkurencji, jak miałyby to miejsce w dużych portach.

Ponadto doprecyzowano, że w ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 2, tj. prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, podmiot zarządzający opracowuje plan rozwoju portu publikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej podmiotu zarządzającego.

Art. 1 pkt 8 przewiduje dostosowanie art. 8 ustawy o portach dotyczącego opłat portowych do postanowień rozporządzenia 2017/352.

Zgodnie z przewidzianą w rozporządzeniu 2017/352 zasadą autonomii finansowej portów morskich, a także stanowiskiem Komisji Europejskiej wyrażonym w ramach tzw. European Ports Forum, zrezygnowano z określania maksymalnych limitów opłat portowych. Zgodnie bowiem z art. 13 ust. 3 rozporządzenia 2017/352, „struktura i poziom opłat za korzystanie z infrastruktury portowej są określane zgodnie z własną

strategią handlową i planami inwestycyjnymi danego portu oraz są zgodne z regułami konkurencji”.

Mając na uwadze art. 13 ust. 1 rozporządzenia 2017/352, zgodnie z którym państwa członkowskie zapewniają pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, w projektowanym art. 8 ust. 1 ustawy o portach wskazano, iż opłaty portowe pobierane są za korzystanie z infrastruktury portowej. Jednocześnie, wzorem obecnie obowiązującego art. 8 ustawy o portach, przewidziano katalog podmiotów, które wyłączone są z obowiązku uiszczania opłat portowych. Opłaty portowe nie będą pobierane od jednostek pływających, pojazdów kolejowych i drogowych służb i inspekcji, z uwagi na czynności służbowe i interwencyjne, wykonywane przez służby państwowe, organy administracji, które mogą wykonywać zadania służbowe i interwencje na terenie portów morskich.

Rozporządzenie 2017/352 nie zawiera definicji infrastruktury portowej, jednak w art. 2 pkt 16 zawarto definicję portu morskiego, zgodnie z którą „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajduje się taka infrastruktura i wyposażenie, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załogi i innych osób, a także każda inna infrastruktura niezbędna na terenie portu.

W art. 1 pkt 9 uchylono art. 10 ust. 1 mówiący o finansowaniu infrastruktury dostępowej z budżetu państwa. Wynika to z przeniesienia tychże regulacji, tożsamy dla wszystkich portów i przystani morskich, do przepisów ogólnych ustawy.

W art. 1 pkt 10–12 proponuje się zmiany w zakresie zarządzania małymi portami. Zmiany te są realizacją zgłaszanych przez interesariuszy problemów wynikających w szczególności z niejasnego podziału zadań między dyrektora urzędu morskiego i gminę w portach i przystaniach morskich, w których nie powołano podmiotu zarządzającego.

W zakresie portów nieposiadających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, wyraźnie wskazano, iż w przypadku niepowołania przez gminę podmiotu zarządzającego portem, prawa i obowiązki w tym zakresie wykonuje gmina. Jest to realizacja postulatów części samorządów, które wskazywały, iż obowiązek powołania podmiotu zarządzającego stanowi zbędny koszt, a zarządzanie takimi portami może odbywać się w ramach urzędu miasta lub gminy. Jak pokazuje np. przykład

zarządzanego bezpośrednio przez gminę portu w Stepnicy, brak podmiotu zarządzającego i wykonywanie tych funkcji bezpośrednio przez gminę nie stanowi przeszkody w rozwoju portu.

Wyjątkiem będzie sytuacja, gdy ponad 50% nieruchomości w danym porcie lub przystani morskiej znajduje się w gestii Skarbu Państwa. W takiej sytuacji zadania podmiotu zarządzającego wykonywać będzie dyrektor urzędu morskiego. Jednak i w tym przypadku gmina będzie mogła przejąć zarządzanie portem lub przystanią morską, gdyż pozostawiono istniejącą obecnie w ustawie możliwość nieodpłatnej komunalizacji gruntów w portach i przystaniach morskich.

Podkreślić należy, że dyrektor urzędu morskiego, jako organ odpowiedzialny przede wszystkim za bezpieczeństwo w obszarach morskich, nie jest predestynowany do zarządzania portami morskimi i dbania o ich rozwój. Z tego względu wprowadzono przepis umożliwiający dyrektorowi urzędu morskiego powierzenie zadań i uprawnień podmiotu zarządzającego na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920, z późn. zm.) lub ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2017 r. poz.1834, z późn. zm.). W portach komunalnych podobną możliwość posiadać będzie gmina. W odniesieniu do portów, które nie zostały skomunalizowane, a w konsekwencji są zarządzane przez dyrektora urzędu morskiego, wprowadzono jednak przepis przejściowy, pozwalający na komunalizację gruntów w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. W efekcie powierzenie zarządzania portem lub przystanią morską nastąpi jedynie w przypadku braku zainteresowania zarządzaniem portem lub przystanią przez gminę.

W konsekwencji projekt zakłada rezygnację z istniejącego obecnie podziału kompetencji między gminę i dyrektora urzędu morskiego w przypadku braku powołania podmiotu zarządzającego. Obecnie, zgodnie z art. 25 ustawy o portach, w takiej sytuacji do zadań gminy należy:

- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu,
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu,
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej,

- zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania,

podczas, gdy do zadań dyrektora urzędu morskiego należy:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową,
- budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej.

Podkreślić należy, iż art. 25 miał charakter przejściowy, a intencją ustawodawcy był podział zadań do czasu komunalizacji portów i przystani morskich i powołania w nich zarządów. W praktyce w części portów i przystani morskich dokonano jedynie częściowej komunalizacji, tj. przekazano, zgodnie z art. 24 ustawy o portach, grunty Skarbu Państwa samorządom, ale gminy nie wykonały kolejnego etapu komunalizacji, jakim w zamierzeniu twórców ustawy o portach było powołanie podmiotów zarządzających. W efekcie, zgodnie z ustawą o portach, w takich portach i przystaniach morskich dyrektor urzędu morskiego ma kompetencje do budowy, utrzymywania i zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową, mimo faktu, iż nieruchomości te nie znajdują się w jego gestii, gdyż zostały skomunalizowane, co w praktyce często oznacza brak możliwości wykonywania przyznanych przez ustawę kompetencji, a w konsekwencji brak gospodarza w danym porcie lub przystani morskiej.

Projektowana ustawa kończy z tym stanem, wyraźnie przyznając kompetencje podmiotu zarządzającego w skomunalizowanych portach gminie, jednocześnie konsekwentnie wskazując, iż gmina upoważniona jest do pobierania opłat portowych w pełnym zakresie.

Powyższa regulacja nie dotyczy przystani plażowych, tj. przystani nieposiadających nabrzeża, gdzie wejście i wyjście statku co do zasady rybackiego – odbywa się zazwyczaj przy pomocy tzw. wyciągarki, a postój bezpośrednio na plaży. Wynika to z faktu konieczności zapewnienia ciągłości ochrony brzegu morskiego przez administrację morską oraz ponoszenia znacznych nakładów na ochronę brzegów morskich, przekraczających co do zasady możliwości finansowe samorządów gminnych.

**Art. 2** przewiduje zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.). Przewiduje się dodanie w art. 5 tejże ustawy ustępu 2a, zgodnie z którym w przypadku konieczności zapewnienia dostępu

drogowego w standardzie wymaganym dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do polskich portów, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.), minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1 tego artykułu. W szczególności wskazać tu należy pkt 4 ustępu 1, zgodnie z którymi do dróg krajowych zalicza się drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy – a takimi są właśnie drogi prowadzące do portów morskich. W konsekwencji w projektowanym art. 19 ust. 5 wskazano, że drogi takie pozostają w kompetencji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Propozycja ma na celu usunięcie problemów w zakresie dostępu drogowego portów znajdujących się w sieci bazowej TEN-T, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE – w sytuacji, gdy budowa tej infrastruktury przekracza możliwości finansowe samorządów.

Podkreślić należy, że projektowane przepisy wynikają z wniosku pokontrolnego NIK dla Prezesa Rady Ministrów (kontrola P/17/033 „Infrastruktura dostępowa do portów morskich”):

„W związku z obowiązkiem wywiązania się przez państwo polskie z wymogu wdrożenia rozwiązań zawartych w rozporządzeniu TEN-T ustanawiającym wytyczne dotyczące rozwoju sieci TEN-T, w tym do dnia 31 grudnia 2030 r. dostosowania infrastruktury drogowej prowadzącej do portu w Gdyni do wymogów tego rozporządzenia oraz biorąc pod uwagę, że podjęte do chwili obecnej działania nie doprowadziły do usunięcia braków w realizacji lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o wypracowanie i wdrożenie rozwiązań gwarantujących doprowadzenie do poprawy dostępności drogowej do portu w Gdyni.”.

**Art. 3** projektu przewiduje zmiany ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z późn. zm.). Zmiany te są konsekwencją zmian ustawy o portach i przystaniach morskich.

Zmiana w art. 3 pkt 1 ma na celu wprowadzenie pewności prawnej dla inwestorów realizujących inwestycje na podstawie pozwoleń na wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w zakresie wydłużenia ważności pozwoleń o 20 lat w przypadku wybudowania i użytkowania zgodnie z wymaganiami pozwoleń na wznoszenie sztucznych wysp. Zaproponowane brzmienie art. 23 ust. 6g ustawy o obszarach morskich znosi wątpliwości interpretacyjne dotyczące tego, czy w przypadku wniosku o przedłużenie ważności pozwolenia należy ogłosić o możliwości składania kolejnych wniosków oraz przeprowadzić ewentualne postępowania rozstrzygające. Zastosowanie procedury określonej w art. 27c i następnych ustawy byłoby niezasadne, ponieważ dotyczyłoby przedsięwzięcia już istniejącego.

Zmiana w art. 3 pkt 2 ma na celu doprecyzowanie obecnie obowiązującego art. 24, który przewiduje możliwość utworzenia stref bezpieczeństwa wokół konstrukcji na morzu.

Strefy bezpieczeństwa tworzone będą w drodze zarządzenia dyrektora urzędu morskiego zgodnie z art. 24 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Projektowany przepis stanowi wykonanie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. poz. 543), zgodnie z którą państwo nadbrzeżne może ustanowić wokół sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji strefy bezpieczeństwa o uzasadnionych rozmiarach, „w obrębie których może ono stosować odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa zarówno żeglugi, jak i sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji”.

Zmiana w art. 3 pkt 3 ma na celu doprecyzowanie definicji granicznej linii ochrony zawartej w art. 37 ust. 1c w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. W obowiązujących przepisach linia brzegowa jest wyznaczana na podstawie procedury wskazanej w art. 220 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2018 r. poz. 2268, z późn. zm.). Ze względu na koszty tej procedury linia brzegowa nie jest systematycznie wyznaczana. Ze względu na dynamiczny

charakter strefy brzegowej proponuje się zastąpienie „linii brzegowej” pojęciem „linii przecięcia zwierciadła wody z lądem przy średnim poziomie morza”. Położenie tak wyznaczonej morskiej linii jest ściśle określone w przestrzeni. Jest to zatem parametr mierzalny, który nie tylko umożliwi określenie polityki państwa w stosunku brzegu, ale także, pod warunkiem systematycznej realizacji monitoringu strefy brzegowej, pozwala na lepsze kontrolowanie czy i jak założenia tej polityki są realizowane. Należy przy tym podkreślić, że proponowana zmiana nie spowoduje konieczności zmiany rozporządzenia wydanego na podstawie art. 37 ust. 1d tej ustawy.

Zmiany przewidziane w art. 3 pkt 4–6 dotyczą planowania i zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Projektowany art. 37a ust. 1 zakłada, że plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej przyjmować będzie Rada Ministrów w drodze rozporządzenia, a nie – jak to jest obecnie – minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z poszczególnymi ministrami. Zmiana ta ma na celu podkreślenie rangi przedmiotowego rozporządzenia.

Zaproponowane nowe brzmienie art. 37a ust. 2 pkt 1 oraz art. 37a ust. 3 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, precyzuje dotychczas obowiązujące przepisy odnoszące się do funkcji podstawowej oraz dopuszczalnych, jako rozstrzygnięć morskich planów zagospodarowania przestrzennego, nie ograniczając jednocześnie katalogu funkcji dopuszczalnych dla danego obszaru wyłącznie do takich funkcji, które z osobna nie zakłócają jego wiodącego przeznaczenia określonego przez funkcję podstawową.

W projektowanym przepisie art. 37a ust. 3a ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, wskazano, że działania, których wyłącznym celem jest obronność lub bezpieczeństwo państwa mogą być prowadzone niezależnie od rozstrzygnięć planu, w tym funkcji podstawowych i dopuszczalnych. Przepis jest zgodny z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej, której art. 5 określający podstawowe funkcje państwa, na pierwszym miejscu wymienia, że Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium. Dodatkowo jest on zgodny art. 2 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz.



Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135), stanowiącym, że niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do działań, których wyłącznym celem jest obrona lub bezpieczeństwo narodowe. Przepisy odrębne stanowiące podstawę do działań, o których mowa w projektowanym ust. 3a art. 37a ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, to w szczególności przepisy wydane na podstawie ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1459, z późn. zm.).

Nowe brzmienie art. 37f ust. 3 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, wynika z uchylecia art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081, z późn. zm.) oraz dodania nowego art. 62a do wyżej wymienionej ustawy.

Projektowany art. 3 pkt 6 lit. a oraz b zakładają zmianę art. 37g ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej niezbędną w celu uniknięcia sytuacji wstrzymania procesu przyjmowania projektów planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, przez sprzeczne warunki uzgodnienia projektu planu przez organy gmin, które mogą prezentować odmienne interesy.

Art. 3 pkt 7 wynika z przewidzianych w projekcie zmian ustawy o portach. W lit. a wskazuje się kto wykonuje zadania podmiotu zarządzającego, w sytuacjach, gdy zadań tych nie wykonuje gmina.

Ponadto w lit. b wskazano, że dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadania organu, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia 2017/352. Ze względu na zakres właściwości terytorialnej dyrektorów urzędów morskich, przepis ten dotyczy obecnie jedynie dyrektorów urzędów morskich w Szczecinie oraz Gdyni, w których właściwości znajdują się porty należące do sieci TEN-T, objęte zakresem rozporządzenia 2017/352. W szczególności chodzi tutaj o kompetencje w zakresie rozpatrywania skarg w zakresie stosowania rozporządzenia 2017/352 oraz nakładania kar pieniężnych w przypadku stwierdzenia naruszeń.

W art. 3 pkt 9 doprecyzowano, iż przystań morska nie może znajdować się w granicach portu morskiego. Sytuacja taka nie jest obecnie wyraźnie uregulowana, natomiast

potencjalne tworzenie przystani w granicach portu powodowałoby, iż w odniesieniu do danego obszaru istniałyby dwa podmioty zarządzające. Wskazać należy jednak, że obecnie nie występują takie sytuacje.

Art. 3 pkt 8 oraz 10–12 przewidują procedurę składania i rozpatrywania skarg na naruszenia rozporządzenia 2017/352. Rozwiązania te oparto na istniejących obecnie procedurach związanych z wykonywaniem przez dyrektorów urzędów morskich zadań organu krajowego, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.). Zgodnie z rozporządzeniem 2017/352 projekt przewiduje sankcje za naruszenie postanowień tego rozporządzenia. Mając na uwadze potencjalne zyski z naruszeń rozporządzenia 2017/352 i przewidzianą w tym rozporządzeniu konieczność, by były one odstraszające, przewidziano możliwość nałożenia kary pieniężnej do 1 000 000 zł.

Karze tej podlegać będzie podmiot zarządzający w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, w przypadku naruszenia obowiązków lub warunków określonych w następujących przepisach rozporządzenia nr 2017/352:

- art. 4 ust. 2, 4–6, dotyczących obowiązku określenia minimalnych wymogów i ich publikacji. W konsekwencji karze podlegać będzie podmiot zarządzający, który określi inne niż przewidziane w art. 4 wymogi lub naruszy przewidziane w tym artykule obowiązki informacyjne;
- art. 5, określającego procedurę zapewniania zgodności z minimalnymi wymogami;
- art. 6 ust. 1–6, określającego procedurę ograniczenia liczby dostawców usług portowych;
- art. 8 ust. 1 oraz 3, przewidujących zasady, na jakich podmiot zarządzający może świadczyć usługę portową samodzielnie;
- art. 9 ust. 2 i 4, przewidujących obowiązki podmiotu zarządzającego w zakresie ochrony praw pracowniczych;
- art. 11 ust. 1–7, określających zasady dotyczące przejrzystości finansowej podmiotu zarządzającego portem lub świadczącego usługi portowe;
- art. 12, przewidującego zasady dotyczące pobierania opłat z tytułu usług portowych;

- art. 13, przewidującego zasady dotyczące pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej;
- art. 14, przewidującego obowiązki dostawców usług portowych w zakresie szkolenia personelu;
- art. 15, określającego zasady konsultacji z użytkownikami portu i innymi zainteresowanymi stronami.

Karze tej podlegać będzie również dostawca usług portowych w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, w przypadku naruszenia obowiązków lub warunków określonych w następujących przepisach rozporządzenia nr 2017/352:

- art. 8 ust. 3, przewidujących zasady, na jakich podmiot zarządzający może świadczyć usługę portową samodzielnie;
- art. 11 ust. 1–7, określających zasady dotyczące przejrzystości finansowej podmiotu zarządzającego portem lub świadczącego usługi portowe;
- art. 12, przewidującego zasady dotyczące pobierania opłat z tytułu usług portowych;
- art. 14, przewidującego obowiązki dostawców usług portowych w zakresie szkolenia personelu;
- art. 15 ust. 3 i 4, przewidującego obowiązek udostępniania użytkownikom portu informacji na temat charakteru i poziomu opłat z tytułu usługi portowej oraz nakładającego na dostawcę usług portowych obowiązek przestrzegania tajemnicy handlowej.

Zgodnie z art. 57 ustawy o obszarach morskich, wysokość kar pieniężnych ustala dyrektor urzędu morskiego, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.

W art. 3 pkt 13 i 14 proponuje się przepis epizodyczny, dostosowujący przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej do faktycznych okresów niezbędnych do dokonania inwestycji na podstawie wydanych pozwoleń na wznoszenie sztucznych wysp. W celu określenia daty dziennej wyznaczającej zakres pozwoleń, do których przepis ten ma mieć zastosowanie przyjęto jako datę graniczną dzień 1 czerwca 2019 r. Wskazanie konkretnej daty zwiększa pewność obrotu prawnego i jakość tworzonego prawa. Zaproponowany termin

uwzględnienia prawa nabyte inwestorów OZE, którzy na dzień wejścia w życie niniejszej ustawy posiadali prawomocne i opłacone decyzje lokalizacyjnie wydane przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej. Zaproponowana data ta nie oddziałuje na istniejące stosunki prawne, a termin 1 czerwca 2019 r., jest zgodny z uchwałą nr 20 Rady Ministrów z dnia z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205).

W uchwale tej Rada Ministrów wskazała w § 1, iż termin wejścia w życie ustawy w projektach ustaw przyjmowanych przez Radę Ministrów oraz termin wejścia w życie rozporządzeń Rady Ministrów, rozporządzeń Prezesa Rady Ministrów i rozporządzeń ministrów, jeżeli ustawa albo rozporządzenie zawiera przepisy określające warunki wykonywania działalności gospodarczej, powinien być wyznaczany na dzień 1 stycznia albo 1 czerwca.

**Art. 4 oraz art. 6 i art. 7** projektu mają na celu wzmocnienie pozycji podmiotów zarządzających portami w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz gospodarki nieruchomościami i stanowią realizację postulatów zgłaszanych zarówno przez same podmioty zarządzające, jak zainteresowane środowiska (m.in. rady interesantów portów, Związek Miast i Gmin Morskich, Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury” – w Białej Księdze Problemów Polskiej Infrastruktury). Porty stanowią ważne ogniwa międzynarodowych łańcuchów logistycznych, uczestniczą w wymianie gospodarczej i tworzą swoiste bieguny rozwoju – nie tylko lokalnego, bądź regionalnego, lecz także krajowego. Dlatego należy zabiegać o ich rozwój i intensyfikować ten złożony proces. W tym celu konieczne jest zapewnienie wpływu podmiotów zarządzających portami na prowadzone w granicach portów inwestycje.

Proponowane zmiany dotyczą:

- a) art. 4 – wskazania, że budowa i przebudowa portów wraz z infrastrukturą dostępową stanowią cele publiczne zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami – podobnie to obecnie ma miejsce w stosunku do dróg publicznych, lotnisk czy linii kolejowych.

Rozwiązanie to pozwoli na lokalizowane inwestycji portowych w drodze decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, wydawanych przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta. Podkreślić należy jednak, iż w takiej sytuacji nie

będzie wymagana decyzja o warunkach zabudowy, która wydawana jest przez te same organy, stąd przepis ten nie będzie generował skutków finansowych dla samorządów,

- b) art. 6 – w zakresie zmiany ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:
- art. 11 pkt 5 lit. 1 – opiniowania przez podmioty zarządzające studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
  - art. 17 pkt 6 lit. b – uzgadniania przez podmioty zarządzające projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
  - art. 53 ust. 4 – uzgadniania przez podmioty zarządzające decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (w przypadku braku planu miejscowego – na podstawie art. 60 ust. 1),
- c) art. 7 – opiniowania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – w zakresie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474).

**Art. 5** przewiduje zmianę ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. poz. 1361, z późn. zm.), wynikającą z rozporządzenia 2017/352, zgodnie z którym rozdzielić należy opłaty portowe, pobierane za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłaty za usługi portowe – jaką jest m.in. odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku. Zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia 2017/352, płatności dotyczące opłat z tytułu usług portowych mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, jednakże w takim przypadku dostawca usług portowych i podmiot zarządzający portem powinni zapewnić, by kwota opłaty z tytułu usługi portowej pozostawała łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika usługi portowej.

**Art. 8** wprowadza zmiany w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124).

Art. 8 pkt 1 lit. a. Zmiana definicji procesu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) wynika z konieczności doprecyzowania, iż procesy bunkrowania statków wykonywane w portach służą nie tylko zapewnieniu paliwa niezbędnego do napędu

statków, ale również do napędu urządzeń znajdujących się na statkach, takich jak agregaty prądotwórcze, kotły pomocnicze i utylizacyjne etc. Proponowana zmiana ma na celu objęcie przepisami ustawy również czynności związane z zaopatrywaniem statków w gaz ziemny służący do napędu urządzeń znajdujących się na statku.

Art. 8 pkt 1 lit. b. Zmiana art. 2 pkt 16 ustawy ma na celu objęcie zakresem definicji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) kompletnego katalogu stosowanych obecnie rozwiązań (sposobów) bunkrowania statków wykorzystujących urządzenia mobilne takie jak cysterny samochodowe i kolejowe, statki-cysterny (tzw. bunkierki), jak również inne rozwiązania (np. pływające przyłącza). Istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa procesów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w portach jest proponowane przywołanie w definicji ustawowej punktu bunkrowania międzynarodowych wymogów dotyczących przewozu substancji niebezpiecznych środkami transportu kolejowego, drogowego i morskiego, wymienionych w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, z późn. zm.), jakie muszą spełniać poszczególne elementy (urządzenia) wchodzące w skład punktu bunkrowania.

Art. 8 pkt 2 oraz 3.

Zmiana art. 18 i art. 28 ustawy wprowadza wymóg informowania TDT przez podmiot eksploatujący punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz podmiot eksploatujący punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) o każdej nieprawidłowości w funkcjonowaniu tego punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją, a także wymóg przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego tego punktu, w przypadku zaistnienia ww. przesłanek (wystąpienia wypadku lub stwierdzenia nieprawidłowości w funkcjonowaniu punktu). Proponowane rozwiązanie ma na celu zapewnienie dodatkowych środków nadzoru nad punktami ładowania i punktami bunkrowania statków, z uwagi na szczególną specyfikę tych obiektów oraz generowane przez nie zagrożenie (zagrożenie wybuchowe, zagrożenie porażeniem prądem).

Zmiana dotycząca art. 39 ust. 3 pkt 1 ustawy ma na celu uwzględnienie urzędów morskich wśród podmiotów wyłączonych z restrykcji obowiązujących w strefach czystego transportu, o których mowa w art. 39 ustawy. Przedmiotowa zmiana wynika z faktu, że część z portów i przystani morskich, w których realizowane są zadania

urzędów morskich, znajduje się w obszarze intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, gdzie potencjalnie mogą zostać utworzone strefy czystego transportu. Ograniczenie możliwości natychmiastowego dotarcia pracowników urzędów morskich do określonych części portów i przystani morskich wpłynie negatywnie na efektywność działań inspekcyjnych oraz innych związanych z bezpieczeństwem żeglugi i ochroną portów i przystani morskich, co w niektórych sytuacjach może generować zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego, środowiska naturalnego oraz gospodarki narodowej.

**Art. 9 oraz art. 10.**

Art. 10 przewiduje zmianę ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 53), polegającą na uzupełnieniu katalogu dokumentów publicznych o wprowadzony w ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 1137) dokument rejestracyjny jachtu albo innej jednostki pływającej o długości do 24 m. Dokumenty te nie zostały włączone do katalogu dokumentów publicznych, ponieważ prace nad obydwoma ustawami toczyły się równolegle.

Konsekwencją zmiany jest zmiana treści art. 5 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, usuwająca z art. 5 pojęcie dokumentu rejestracyjnego.

Zmiany te przyczynią się do lepszego funkcjonowania portów i przystani żeglarskich, do których zawijają jachty i inne jednostki pływające o długości do 24 m.

Przesłanką, która zdecydowała o włączeniu dokumentu rejestracyjnego do katalogu dokumentów kategorii pierwszej, jest możliwość wykorzystania go celem jednoznacznej identyfikacji jednostki pływającej, potwierdzenia jej przynależności państwowej i prawa podnoszenia polskiej bandery, a także możliwość potwierdzenia praw własności do tejże jednostki.

**Art. 11.** Stanowi przepis przejściowy, przewidujący, że utworzone na mocy obecnie obowiązującej ustawy o portach podmioty zarządzające portami nieposiadającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej utrzymują swój status.

Ponadto podmioty stanowiące w całości własność powiatu, które w dniu wejścia w życie ustawy wykonują działalność w zakresie zarządzania portami morskimi innymi

niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, również zachowują status podmiotu zarządzającego.

**Art. 12** wskazuje, iż do postępowań prowadzonych na podstawie art. 3 oraz art. 24 ustawy o portach stosuje się przepisy ustawy o portach w brzmieniu nadanym przedmiotową nowelizacją zaś do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzonych w trybie egzekucji sądowych i administracyjnych z prawa własności lub prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w granicach portu lub przystani morskiej lub udziału w takim prawie, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 13** wskazuje, że dane dot. przeładunków, obsłużonych pasażerów i potencjału portów i przystani morskich, za rok 2018 przekazywane będą w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 14** stanowi również przepis przejściowy, przewidujący, że spółki zależne od pomiotów zarządzających, które w dniu wejścia w życie ustawy wykonują przeładunki lub usługi pasażerskie mogą nadal je wykonywać.

Jak już wyżej wskazano, rozporządzenie nr 2017/352 dopuszcza, by podmioty zarządzające wykonywały usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem podmiotów zależnych. Jednocześnie w odniesieniu do usług objętych rozdziałem II rozporządzenia 2017/352, tj. bunkrowania, cumowania, odbierania odpadów wytwarzanych przez statki oraz holowania, rozporządzenie to wprowadza pewne ograniczenia. Ograniczenia te nie mają zastosowania do usług wyłączonych z zakresu rozdziału II, tj. przeładunku, usług pasażerskich i pilotażu.

W wyniku konsultacji i uzgodnień poczynionych podczas trwających w 2017 r. prekonsultacji projektu nowelizacji, na wniosek rad interesantów portów (skupiających działających w portach przedsiębiorców, w szczególności operatorów terminali) ustalono, że podmioty zarządzające nie będą mogły wykonywać przeładunku i usług pasażerskich. Rozwiązanie to wprowadzone zostało ze względu na obawę rad interesantów co do możliwości tworzenia przez zarządy portów spółek, które przejmować będą ładunki od działających obecnie w porcie operatorów terminali.

Zgodnie z wypracowanym z radami interesantów i zarządami portów kompromisem, zakaz ten jednak zgodnie z projektowanym art. 12 – nie będzie dotyczył obecnie funkcjonujących spółek, gdyż powodowałby konieczność ich sprzedaży.



Tym samym do usług tych nie będzie miał zastosowania art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2004 r. poz. 2782, z późn. zm.), który nakazywał podmiotom zarządzającym portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zbycie udziałów lub akcji w spółkach działających w sferze eksploatacji, w tym wykonujących usługi wobec ładunków i wobec pasażerów.

Niemniej jednak, wskazano, że mimo braku obowiązku zbycia udziałów lub akcji, w przypadku ich zbycia nadal obowiązują przepisy art. 5 ust. 3–6 ww. ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie niektórych innych ustaw, nakazujące ich zbycie w trybie publicznym.

**W art. 15 i art. 16** przewidziano, iż do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 6 oraz art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, ze wskazaniem jak to postępowanie będzie wyglądało po wejście w życie ustawy (tryb uzupełnienia opinii i uzgodnień).

**Art. 17** przewiduje utrzymanie w mocy wydanych na podstawie obecnie obowiązujących art. 24 i art. 37 ust. 1d ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej zarządzeń dyrektorów urzędów morskich i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 24 i art. 37 ust. 1d ustawy zmienianej w art. 3

**W art. 18** określono – na podstawie Oceny Skutków Regulacji – maksymalny limit wydatków budżetu państwa wynikających z ustawy oraz określono możliwość wprowadzenia mechanizmu korygującego – obniżenia kosztów utrzymania nowo powstałych stanowisk pracy – w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków.

W art. 19 określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa wynikających z ustawy w zakresie wydatków niezbędnych do poniesienia przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Wydatki te stanowią dodatkowe środki zapewniane ponad dotychczasowe limity przeznaczane na wydatki drogowe z części 39 – transport. W artykule tym określono także możliwość wprowadzenia mechanizmu korygującego – obniżenia kosztów przez rezygnację z części zadań bądź ograniczenie ich zakresu rzeczowego – w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na

dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków. W przypadku późniejszej decyzji o sfinansowaniu robót budowlanych w zakresie budowy dróg dostępowych do portów morskich z Krajowego Funduszu Drogowego część wskazanej w art. 19 kwoty zostanie zapewniona jako dodatkowe środki w kolejnych planach finansowych Krajowego Funduszu Drogowego jako dotacje z budżetu państwa bądź odpowiednie przesunięcie środków z podatku akcyzowego.

## II. Termin wejścia w życie ustawy – **art. 20**

Ustawa wejdzie w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 25 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. Przepis art. 25 ust. 5 ustawy o portach przewiduje, że gmina lub dyrektor urzędu morskiego może powierzyć zarządzanie portem lub przystanią morską w drodze koncesji lub w ramach PPP. Czas do 1 stycznia 2020 r. to czas pozwalający gminie przeprowadzić procedurę komunalizacji gruntów i przejęcie zarządzania portem lub przystania morską, jeżeli dana gmina zamierza przejąć zarządzanie portem.

III. Projekt będzie pozytywnie wpływać na sytuację mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw. Projektowana regulacja ma na celu m.in. wzmocnienie pozycji podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi oraz usprawnienie funkcjonowania portów.

IV. Projektowana ustawa nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

V. Projektowana ustawa nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

VI. Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projektowana ustawa została udostępniona na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Aktualnie zarejestrowane zostało jedno zgłoszenie zainteresowania pracami nad

projektem ustawy w ramach ww. ustawy. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projektowana ustawa zostanie udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

VII. Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583 85 70; e-mail: sekretariatDGM@mgm.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 25.06.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b> UC103</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność dostosowania przepisów krajowych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów.

Poprawa funkcjonowania polskich portów i przystani morskich, w tym świadczonych w polskich portach i przystaniach morskich usług, co ma wpłynąć na wzmocnienie ich pozycji na międzynarodowym rynku, przede wszystkim w basenie Morza Bałtyckiego, celem pełnienia kluczowej roli węzłów logistycznych w globalnych łańcuchach dostaw zwłaszcza dla Europy Środkowo-Wschodniej.

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

Ze względu na potrzebę dostosowania przepisów krajowych do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów konieczna jest interwencja na poziomie ustawy. Dlatego zaproponowano dokonanie zmian w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933).

W związku z tym w ustawie o portach i przystaniach morskich wskazuje się, że do organizacji i funkcjonowania portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE, tj. do portów w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie Świnoujściu i Policach, ma zastosowanie ww. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów. Ponadto wskazuje się, że za organizację usług portowych, o których mowa w tym rozporządzeniu odpowiada, na zasadach określonych w tym rozporządzeniu, podmiot zarządzający portem morskim. Co więcej, projektowana regulacja określa organ właściwy do rozpatrywania skarg użytkowników portu wynikających ze stosowania rozporządzenia nr 2017/352 przez podmiot zarządzający portem morskim lub dostawcę usług portowych, którym będzie dyrektor urzędu morskiego.

Dodatkowo, w projekcie ustawy przewidziano zmiany następujących ustaw:

- 1) o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, stanowiące konsekwencję zmian ustawy o portach i przystaniach morskich, w szczególności w zakresie kompetencji dyrektorów urzędów morskich;
- 2) o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- 3) o drogach publicznych;
- 4) o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych;
- 5) o gospodarce nieruchomościami;
- 6) o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków;
- 7) o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- 8) o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających;
- 9) o dokumentach publicznych.

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

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów ma być stosowane od dnia 24 marca 2019 r. Co do zasady rozporządzenie obowiązuje wprost. Niemniej jednak państwa członkowskie powinny

dostosować swoją legislację do przepisów przedmiotowego rozporządzenia.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
urzędy morskie	3	MGMiŻS	Zapewnienie rozpatrywania skarg przez Urząd Morski w Gdyni i Urząd Morski w Szczecinie. Zmiany dotyczące zarządzania małymi portami.
porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w myśl przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich	4 porty	MGMiŻS	Konieczność dostosowania organizacji portów do zasad określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającym ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów oraz postanowień ustawy, w szczególności w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach. Rezygnacja z maksymalnego limitu opłat portowych na poziomie ustawy spowoduje możliwość ich określania na poziomie wyższym, niż obecnie. Podkreślić należy jednak, że ze względu na konkurencję między portami, obecnie opłaty te są niższe, niż ustawowo określone opłaty maksymalne.
porty nieposiadające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w myśl przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich	28 portów	MGMiŻS	W zakresie portów znajdujących się w sieci TEN-T, konieczność dostosowania organizacji portów do zasad określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającym ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów. W pozostałym zakresie konieczność dostosowania organizacji portów do zasad określonych w projektowanej ustawie, w szczególności w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach. Rezygnacja z maksymalnego limitu opłat portowych na poziomie ustawy spowoduje możliwość ich określania na poziomie wyższym, niż obecnie. Podkreślić należy jednak, że ze względu na konkurencję między portami, obecnie opłaty te są niższe, niż ustawowo określone opłaty maksymalne.
przystanie morskie	50 przystani	MGMiŻS	Konieczność dostosowania organizacji przystani do zasad określonych w projektowanej ustawie, w szczególności w zakresie gospodarki nieruchomościami w przystaniach morskich. Rezygnacja z maksymalnego limitu opłat portowych na poziomie ustawy spowoduje możliwość ich określania na poziomie wyższym, niż obecnie. Podkreślić należy jednak, że ze względu na konkurencję między portami i przystaniami morskimi, obecnie opłaty te są niższe, niż ustawowo określone opłaty maksymalne.
gminy nadmorskie	55 gmin w obszarach nadmorskich	Eurostat, GUS	Doprecyzowanie przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich dotyczących zarządzania małymi portami, w szczególności umożliwienie zarządzania portami bez konieczności powoływania podmiotu zarządzającego.
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	1	MGMiŻS	Określenie zasad budowy i utrzymania dróg krajowych w granicach miasta na prawach powiatu, prowadzących do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.
Minister właściwy ds. gospodarki morskiej	1	-	Rozszerzenie zakresu czynności prawnych wymagających zgody ministra w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach spowoduje wzrost obciążenia zadaniami

			obsługującego ministra urzędu.
Użytkownicy infrastruktury portowej	4 Rady interesantów portów	Rady interesantów portów działają w każdym porcie o podstawowy m znaczeniu dla gospodarki narodowej	Możliwość złożenia skargi do właściwego dyrektora urzędu morskigo dotyczącej naruszenia rozporządzenia nr 2017/352. Rezygnacja z maksymalnego limitu opłat portowych, (pobieranych za korzystanie z infrastruktury portowej) na poziomie ustawy spowoduje możliwość ich określania na poziomie wyższym, niż obecnie. Podkreślić należy jednak, że ze względu na konkurencję między portami i przystaniami morskimi, obecnie opłaty te są niższe, niż ustawowo określone opłaty maksymalne. Nie należy zatem spodziewać się ich wzrostu w wyniku przedmiotowej zmiany.
Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	1	-	Konieczność wykonywania dodatkowych badań technicznych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku wystąpienia nieprawidłowości w funkcjonowaniu takiego punktu lub wypadku związanego z jego eksploatacją. Zmiana została zaproponowana przez interesariuszy i zapewni bezpieczeństwo funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych w polskich portach morskich, mającej duże znaczenie dla ich atrakcyjności przez dostosowanie do światowych trendów w zakresie stosowanych paliw żeglugowych, a także zminimalizuje ryzyko dla życia i zdrowia ludzkiego, środowiska naturalnego oraz mienia, jakie mogłoby wystąpić w konsekwencji nieprawidłowego funkcjonowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego.

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

W 2017 r. założenia ustawy były przedmiotem prekonsultacji z urzędami morskimi, zarządami portów morskich oraz interesariuszami portowymi.

Planowane zmiany oraz ich zakres były omawiane na spotkaniach z przedstawicielami zarządów portów morskich, przedstawicielami rad interesantów portów morskich oraz innych interesariuszy, m.in. przedstawicielami pilotów morskich, a także Walnym Zebraniu Delegatów Związku Miast i Gmin Morskich oraz posiedzeniu Związku Małych Portów Morskich.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa projektowana ustawa została udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Stosowanie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projektowana ustawa została udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Konsultacje publiczne trwały w okresie 13 kwietnia–18 maja 2018 r.

W toku procedowania, projekt skierowany został w dniu 14 września 2018 r. pod obrady Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. W dniu 30 października 2018 r. KWRiST pozytywnie zaopiniował przedmiotowy projekt ustawy.

Zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem w trybie art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa.

Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy o portach i przystaniach morskich zgłosił p. Jacek Marzec. W toku prac legislacyjnych nie przedstawił swojej opinii odnośnie projektu.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		
<b>Dochody ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

<b>Wydatki ogółem</b>	0,08	1,596	5,096	15,096	1,596	66,096	265,096	580,096	760,096	306,096	0,096	2 001,04
budżet państwa	0,08	1,596	5,096	15,096	1,596	66,096	265,096	580,096	760,096	306,096	0,096	2 001,04
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>	-0,08	-1,596	-5,096	-15,096	-1,596	-66,096	-265,096	-580,096	-760,096	-306,096	-0,096	-2 001,04
budżet państwa	-0,08	-1,596	-5,096	-15,096	-1,596	-66,096	-265,096	-580,096	-760,096	-306,096	-0,096	-2 001,04
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	<p>W związku z koniecznością zapewnienia 2 nowych etatów konieczne będzie zapewnienie odpowiednich środków w ramach corocznie planowanego budżetu państwa na ten cel, w części 21 – Gospodarka morską, w łącznej kwocie 1,04 mln zł.</p> <p>W związku z koniecznością zapewnienia środków finansowych na realizację infrastruktury drogowej, konieczne będzie zapewnienie odpowiednich środków w ramach corocznie planowanego budżetu państwa na ten cel, w części 39 – Transport, w łącznej kwocie 2 000 mln zł.</p>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana regulacja wskazuje, że organem właściwym do rozpatrywania skarg użytkowników portu wynikających ze stosowania rozporządzenia 2017/352 przez podmiot zarządzający portem morskim lub dostawcę usług portowych, będzie dyrektor urzędu morskiego w Gdyni i w Szczecinie. W związku z tym zajdzie konieczność utworzenia dodatkowych stanowisk pracy – po jednym w Urzędzie Morskim w Gdyni i Urzędzie Morskim w Szczecinie z uwagi na konieczność rozpatrywania jako organ II instancji przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ewentualnych odwołań od skarg dyrektorów urzędów morskich.</p> <p>Szacunkowy koszt utworzenia i trzymania ww. stanowisk pracy kształtuje się następująco.</p> <p>Wynagrodzenie 2 pracowników – 96 000,00 zł rocznie.</p> <p>Przyjęto bowiem, że dla zapewnienia realizacji nowych obowiązków związanych z zapewnieniem prawidłowej obsługi interesantów, w związku z ewentualnymi skargami w zakresie stosowania rozporządzenia 2017/352 przez podmiot zarządzający portem, szacunkowo, koszt utworzenia 1 etatu w Urzędzie Morskim w Szczecinie i Urzędzie Morskim w Gdyni w skali miesiąca wyniesie 4 000,00 zł, a w skali roku wyniesie 48 000,00 zł. Powyższa kwota została wyliczona na podstawie rozeznania dotyczącego wynagrodzeń w urzędach morskich.</p> <p>W związku z tym, mając na uwadze, że etaty zostałyby utworzone od maja 2019 r., należy przyjąć, że koszty byłyby następujące.</p> <p><math>4\ 000,00\ \text{zł} * 8 * 2\ \text{etaty} = 64\ 000,00\ \text{zł}</math>.</p> <p>Co oznaczałoby, że suma kosztów związanych z utworzeniem nowych etatów w maju 2019 r. wyniosłaby 64 000,00 zł.</p> <p>Dla następnych lat przyjęto:</p> <p><math>48\ 000,00\ \text{zł} * 2\ \text{etaty} = 96\ 000,00\ \text{zł (rocznie)}</math>.</p> <p>W związku z powyższym konieczne będzie zabezpieczenie odpowiednich środków w ramach corocznie planowanego budżetu państwa na ten cel.</p> <p>Podkreślić należy, że od wielu lat na urzędy morskie nakładane są zupełnie nowe zadania, związane m.in. z Konwencją o pracy na morzu, a obecnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającym ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów.</p> <p>Zadań jest zatem coraz więcej, a możliwości ich realizacji w oparciu o posiadane zasoby kadrowe zostały wyczerpane. Istnieje zatem uzasadniona potrzeba zatrudnienia nowych pracowników.</p> <p>Warto wskazać, że ze spotkań European Ports Forum, forum powołanego przez KE m.in. celem prawidłowego wdrożenia rozporządzenia portowego wynika, że w niektórych PCz. UE powołane zostały odrębne urzędy do prowadzenia spraw z zakresu rozporządzenia 2017/352 (np. casus Grecji, gdzie powołano urząd regulatora rynku portowego).</p> <p>Dodatkowo określono na kwotę 2 000 mln zł maksymalny limit wydatków budżetu państwa na lata 2019–2028 wynikających z ustawy w zakresie wydatków niezbędnych do poniesienia przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Wydatki te stanowią dodatkowe środki zapewniane ponad dotychczasowe limity przeznaczane na wydatki drogowe z części 39-transport. W przypadku późniejszej decyzji o sfinansowaniu robót budowlanych w zakresie budowy dróg</p>



	<p>dostępowych do portów morskich z Krajowego Funduszu Drogowego część wskazanej kwoty zostanie zapewniona jako dodatkowe środki w kolejnych planach finansowych Krajowego Funduszu Drogowego jako dotacje z budżetu państwa bądź odpowiednie przesunięcie środków z podatku akcyzowego.</p> <p>W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa, związany z realizacją powyższego celu, kształtować się będzie w sposób następujący:</p> <p>2019 r. – 0 zł;</p> <p>2020 r. – 1,5 mln zł;</p> <p>2021 r. – 5 mln zł;</p> <p>2022 r. – 15 mln zł;</p> <p>2023 r. – 1,5 mln zł;</p> <p>2024 r. – 66 mln zł;</p> <p>2025 r. – 265 mln zł;</p> <p>2026 r. – 580 mln zł;</p> <p>2027 r. – 760 mln zł;</p> <p>2028 r. – 306 mln zł.</p>
--	---

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Bez wpływu.						
	Niepełnosprawni oraz osoby starsze	Bez wpływu.						
Niemierzalne	Porty i przystanie morskie oraz podmioty funkcjonujące w ramach struktur portowych	Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na funkcjonowanie portów i przystani morskich, w tym podmiotów funkcjonujących w ramach struktur portowych.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana regulacja wprowadza możliwość finansowania lub dofinansowywania budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich z innych, niż budżet państwa źródeł. Na chwilę sporządzenia niniejszej OSR niemożliwe jest określenie potencjalnych, planowanych skutków dla podmiotów zamierzających uczestniczyć w wyżej wymienionych działaniach.</p> <p>Poziom i zakres współdziałania pozabudżetowego zależeć będzie od porozumień zawieranych przez zainteresowane podmioty.</p>							

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

nie dotyczy

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



Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

**Komentarz:**

Projekt przewiduje przekazywanie zarządom portów informacji w zakresie:

- 1) wielkości potencjału przeładunkowego wyrażonej odpowiednio w tonach lub jednostkach standardowych odpowiadających pojemności 20-stopowego kontenera ISO (TEU) oraz wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów – do dnia 31 marca każdego roku według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego;
- 2) liczby obsłużonych pasażerów, z podziałem na pasażerów obsłużonych w ruchu krajowym i międzynarodowym, oraz wielkości przeładunków wyrażonej odpowiednio w tonach lub TEU, z uwzględnieniem, oraz bez uwzględnienia, masy własnej jednostek ładunkowych, a także w podziale na ładunki przywożone oraz wywożone – do dnia 31 marca każdego roku za rok poprzedni.

Propozycja ta wynika z faktu, iż w praktyce podmioty zarządzające portami gospodarują jedynie na części gruntów znajdujących się w granicach portu, a przewidziane dla nich w szeregu aktów prawnych kompetencje i obowiązki często dotyczą całego portu – w szczególności w zakresie prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu. Z tego względu w projekcie przewidziano nałożenie obowiązków sprawozdawczych w zakresie przeładunków i przewozu pasażerów na podmioty działające w portach i przystaniach morskich. Podkreślić należy, że obecnie w praktyce dane te są w ogromnej większości przypadków obecnie przekazywane. Proponowana zmiana nie wpłynie więc negatywnie na działających w porcie przedsiębiorców.

Projekt przewiduje również nowy obowiązek w zakresie wydawania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zgody w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach – dołączenia do wniosku o wydanie decyzji:

- opinii dyrektora urzędu morskiego – propozycja wynika z faktu, iż obecnie w praktyce minister właściwy ds. gospodarki morskiej występuje o taką opinię do dyrektora urzędu morskiego po otrzymaniu stosownego wniosku. Dołączenie opinii do wniosku przyspieszy postępowanie, co zostało pozytywnie zaopiniowane przez interesariuszy,
- opinii Ministra Obrony Narodowej – zmiana wprowadzona na wniosek MON.

Projekt wprowadza skierowany do podmiotu zarządzającego obowiązek opracowywania planu rozwoju portu.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Pośrednio pozytywnie, przez wsparcie rozwoju polskich portów i przystani morskich.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: obronność RP	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
--	--	--

Omówienie wpływu	<p>Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na funkcjonowanie portów i przystani morskich, stanowiących ważne ogniwo wzrostu na poziomie zarówno krajowym, jak i lokalnym oraz regionalnym.</p> <p>Dzięki poprawie funkcjonowania portów morskich i dzięki temu transportu morskiego osiągnięte zostaną pozytywne efekty środowiskowo-społeczne (m.in. z tytułu redukcji kongestii drogowej, ograniczenia zanieczyszczeń itp.).</p>
------------------	--

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proponuje się, by ustawa weszła w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 12 w zakresie art. 25 ust.5, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

## 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu, w szczególności odnośnie stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów nastąpi w 2020 r., a następnie corocznie podczas sporządzania rocznego sprawozdania z działalności urzędów morskich.

## 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

**Raport z konsultacji projektu ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich  
oraz niektórych innych ustaw  
(UC103)**

Stanowiska otrzymane w toku konsultacji publicznych omówione zostały podczas spotkań konsultacyjnych w dniach 28, 29 oraz 30 maja 2018 r., w urzędach morskich w Gdyni, Słupsku oraz Szczecinie.

Otrzymane w toku konsultacji publicznych uwagi dotyczyły głównie przepisów dotyczących gospodarki nieruchomościami. W wyniku konsultacji i spotkań konsultacyjnych, projekt w tym zakresie gruntownie przerehabilitowano, rezygnując z wprowadzania regulacji w zakresie nabywania nieruchomości w portach. W konsekwencji, poprawiony w wyniku konsultacji projekt doprecyzowuje jedynie obecnie obowiązujące przepisy w tym zakresie.

Zgodnie ze stanowiskiem rad interesantów portów oraz części jednostek samorządu terytorialnego, zrezygnowano również z przyznawania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym (projektowany art. 5a ustawy o portach) oraz doprecyzowano zakaz wykonywania działalności przeładunkowej przez zarządy portów poprzez wskazanie, iż dotyczy on również wykonywania takiej działalności przez spółki zależne.

**I. Rady Interesantów Portów.**

Zgodnie z art. 12 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (t.j. Dz. U. z 2017r., poz. 1933 - dalej: „ustawa o portach”), przedsiębiorcy działający na obszarze portu mogą utworzyć radę interesantów portu jako organ doradczy podmiotu zarządzającego portem. Organizację i przedmiot działalności rady określa uchwalony przez nią statut.

Utworzone w polskich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej rady interesantów zrzeszają nie tylko operatorów terminali portowych, ale i przedsiębiorców świadczących inne usługi niezbędne dla działalności portu, jak pilotaż czy holowanie.

**Rada Interesantów Portu Szczecin**

Art. 2a ust. 1 Projektu – dot. ogólnodostępności.

W wyniku konsultacji i uzgodnień wycofano się z propozycji.

Art. 2d ust. 1 Projektu – RIP Szczecin wskazała, że z jednej strony dopuszczono możliwość finansowania infrastruktury dostępowej do portu z innych źródeł niż z budżetu państwa, z drugiej jednak strony pozostawiono bez zmian art. 5 ust. 1 ustawy o portach stanowiący, że infrastruktura dostępowa jest wyłączona z obrotu i może stanowić własność wyłącznie Skarbu Państwa. W sytuacji kiedy infrastruktura dostępowa jest wyłączona z obrotu spowoduje to problem z rozliczaniem nakładów na infrastrukturę dostępową przez podmiot, który faktycznie je poniósł, a nie będzie mógł uzyskiwać z niej pożytków. Brak również analogicznej regulacji dot. możliwości udzielenia (umowy) koncesji odnośnie infrastruktury dostępowej, jak to ma miejsce na gruncie art. 25 ust. 7 projektu, gdzie wprowadzono możliwość zawarcia umowy koncesji na pełnienie funkcji podmiotu zarządzającego portem, który nie ma strategicznego znaczenia.

Stanowisko MGMiŻŚ: Podkreślić należy, że w chwili obecnej infrastruktura dostępowa od strony morza (tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami - jak falochrony) jest budowana i utrzymywana przez dyrektorów urzędów morskich ze środków budżetu państwa. Jest ona również udostępniana wszystkim użytkownikom bezpłatnie. Projektowana nowelizacja nie przewiduje zmian w tym zakresie – tj. nie przewiduje wprowadzenia odpłatności za korzystanie z infrastruktury dostępowej. Z tego względu trudno mówić o uzyskiwaniu pożytków z infrastruktury dostępowej czy też powierzaniu jej budowy i utrzymania w drodze koncesji. Istota koncesji polega bowiem na tym, iż wynagrodzeniem koncesjonariusza jest prawo do eksploatacji obiektu budowlanego będącego przedmiotem umowy lub prawo świadczenia danej usługi i zarządzania nią.

Proponowany przepis umożliwi natomiast partycypację w kosztach powstania i utrzymania infrastruktury dostępowej w sytuacji, gdy środki przewidziane na ten cel w budżecie państwa są niewystarczające - przez podmioty, w których interesie jest jej powstanie i utrzymanie, np. zarządy portów.

Art. 3 ust. 1 pkt. 3) - Art. 5a Projektu.

Uwagi dotyczące gospodarki nieruchomościami. W wyniku konsultacji i uzgodnień przepisy te zostały gruntownie przeformułowane. Zrezygnowano z wprowadzania prawa nabycia oraz art.

5a dotyczącego kompetencji podmiotów zarządzających w zakresie prawa budowlanego.

Art. 7 ust. 2 Projektu.

RIP Szczecin wskazała, że zapis ten jest sprzeczny z art. 2b ust. 2 projektu i z art. 10 ust. 1 Rozporządzenia Portowego UE, który wyłącza stosowanie przepisów Rozporządzenia portowego do usług pilotowych, które są wskazane w art. 1 ust. 2 lit. f Rozporządzenia Portowego UE. Poza tym w opinii RIP Szczecin jest to zapis zbędny - skoro przedmiot działalności zarządów portów jest opisany w art. 7 ust. 1 UPPM to nie ma potrzeby w ust. 2

określać czego podmiot zarządzający nie może robić. Ponadto, definiując „usługi przeładunkowe” przez odwołanie do zapisów Rozporządzenia portowego, umożliwia się

podmiotom zarządzającym portami świadczenie takich usług jak: „magazynowanie, rozformowywanie, przepakowanie” a ponadto świadczenie, bliżej nieokreślonych znaczeniowo - „wszelkich innych usług dotyczących tego ładunku zestawiających wartość dodaną”. Czynności te nie zostały bowiem objęte automatycznie definicją „usługi przeładunkowej” przyjętą w ramach Rozporządzenia portowego.

Stanowisko MGMIŻŚ: W opinii MGMIŻŚ projektowany przepis nie jest sprzeczny zarówno z innymi artykułami ustawy o portach, jak i rozporządzeniem PE i Rady UE nr 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. *ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów* (rozporządzenie 2017/352). Zgodnie z przytoczonym przez Radę Interesantów art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2017/352, pilotaż jest wyłączony z rozdziału II rozporządzenia, który ma na celu urynkowanie usług portowych w UE. Zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia 2017/352 jakiegokolwiek ograniczenia w dostępie do rynku usług portowych mogą zostać wprowadzone w państwach członkowskich jedynie zgodnie z określonymi w tym rozdziale procedurami i mogą opierać się jedynie na enumeratywnie określonych w tym rozdziale przesłankach. Jakiegokolwiek inne ograniczenia w dostępie do rynku usług portowych są zabronione. Jak natomiast wskazano w pkt 39 preambuły do rozporządzenia 2017/352, „pilotaż jest ogólnie obowiązkowy i często organizowany lub zapewniany przez same państwa członkowskie”. I tak np. w Szwecji pilotaż wykonywany jest przez odpowiednik polskiego urzędu morskigo (Swedish Maritime Administration). Na Litwie oraz Łotwie pilotaż wykonywany jest przez zarządy portów. W Estonii pilotaż wykonywany jest przez specjalną spółkę celową należącą do skarbu państwa Estonii, powołaną i nadzorowaną przez właściwe ministerstwo (Estonian Ministry of Economic Affairs and Communications).

Z powyższych względów, państwa członkowie UE podczas prac nad rozporządzeniem 2017/352 uznały, że ze względu na fakt, iż pilotaż jest specyficznym rodzajem usługi, nie jest możliwe jego włączenie do rozdziału II rozporządzenia 2017/352, a w konsekwencji uwolnienie rynku pilotażu w UE.

Wskazać należy, że pierwotną intencją projektodawcy było umożliwienie zarządom portów wykonywania wszystkich usług eksploatacyjnych. Ze względu jednak na sprzeciw rad interesantów na etapie prekonsultacji, wyraźnie zakazano prowadzenia przez zarząd portu i jego spółki zależne działalności w zakresie terminali portowych. Wynika to z faktu, iż w tej dziedzinie panuje w polskich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej konkurencja wielu operatorów, a wejście na ten rynek zarządu portu mogłoby doprowadzić do jej zaburzenia. Pozostawiono jednak możliwość wykonywania przez zarządy portów innej, niż prowadzenie terminali portowych, działalności. Rozwiązanie to pozwoli odgrywać zarządom portów aktywniejszą rolę w rozwoju portu, w szczególności w tych obszarach, które obecnie nie są rozwinięte, jak np. rozwój paliw alternatywnych. Podkreślić należy, że największe porty Europy Zachodniej jak Hamburg czy Rotterdam nie posiadają ustawowych ograniczeń w zakresie wykonywanej działalności, co pozwala im na odgrywanie aktywniejszej

roli i przyczynia się do rozwoju tych organizmów portowych – m.in. poprzez aktywne działania na zapleczu.

Ponadto, w przypadku usługi pilotażu, o której mowa w stanowisku Rady Interesantów, w każdym z polskich rejonów pilotowych istnieje jedynie jedna stacja pilotowa. W przeciwieństwie do innych usług, jak np. przeładunek, w przypadku pilotażu brak jest zatem konkurencji. Ze względu na znaczenie usługi pilotowej dla funkcjonowania portu, zarządy portów powinny mieć zatem możliwość wykonywania usług pilotowych w sytuacji awaryjnej, w przypadku zakłócenia lub zaprzestania działalności obecnie funkcjonujących stacji pilotowych.

Uwzględniono uwagę Rady Interesantów dotyczącą definicji „usługi przeładunkowej”.

Art. 8 ust. 1 Projektu – dot. opłat portowych

Zgodnie ze stanowiskiem Rady Interesantów, ograniczono przesłanki zwolnień z opłat portowych. Co do maksymalnego poziomu opłat, jego likwidacja na poziomie ustawy o portach wynika z rozporządzenia 2017/352 i stanowiska zaprezentowanego przez KE podczas European Ports Forum. MGMIŻŚ wystąpiło do Komisji Europejskiej o potwierdzenie tego stanowiska na piśmie. Do chwili obecnej KE nie przekazała jednak pisemnego stanowiska.

Art. 25.

Uwaga dotycząca małych portów. Podkreślić należy, że zarówno podmioty zarządzające małymi portami, jak i działające w tych portach nie zgłosiły tego typu zastrzeżeń. Podczas spotkań konsultacyjnych przedstawiciele małych portów wyrazili nadzieję, iż przedmiotowe propozycje pozwolą na aktywizację tych organizmów portowych i ich rozwój. Mając na uwadze, iż Rada Interesantów Portu Szczecin nie reprezentuje małych portów, uwaga nie została uwzględniona.

### **Rada Interesantów Portu Świnoujście**

Uwagi dotyczyły gospodarki nieruchomościami oraz opłat portowych i były co do zasady tożsame ze stanowiskiem RIP Szczecin. W zakresie gospodarki nieruchomościami przepisy zostały gruntownie przeredagowane. W zakresie maksymalnego pułapu opłat portowych, MGMIŻŚ oczekuje na stanowisko Komisji Europejskiej.

### **Rada Interesantów Portu Gdynia**

Art. 2a – uwaga dotycząca infrastruktury portowej. W wyniku konsultacji i uzgodnień zrezygnowano z wprowadzania przedmiotowej zmiany.

Art. 2c – uwaga dotycząca nałożenia obowiązków informacyjnych na wszystkie podmioty wykonujące usługi przeładunkowe.

Uwaga została omówiona podczas spotkania konsultacyjnego w Gdyni. Wskazano, iż dane te już obecnie są przekazywane przez większość operatorów w portach. Problemem są jedynie odosobnione przypadki.

Art. 2d – w opinii RIP Gdynia w sytuacji, kiedy infrastruktura dostępowa jest wyłączona z obrotu, przepis spowoduje problem z rozliczaniem nakładów na infrastrukturę dostępową przez podmiot, który faktycznie je poniósł, a nie będzie mógł uzyskiwać z niej pożytków.

Stanowisko MGMIŻŚ: Podkreślić należy, że w chwili obecnej infrastruktura dostępowa od strony morza (tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami - jak falochrony) jest budowana i utrzymywana przez dyrektorów urzędów morskich ze środków budżetu państwa. Jest ona również udostępniana wszystkim użytkownikom bezpłatnie. Projektowana nowelizacja nie przewiduje zmian w tym zakresie – tj. nie przewiduje wprowadzenia odpłatności za korzystanie z infrastruktury dostępowej. Z tego względu trudno mówić o uzyskiwaniu pożytków z infrastruktury dostępowej. Proponowany przepis umożliwi natomiast partycypację w kosztach powstania i utrzymania infrastruktury dostępowej w sytuacji, gdy środki przewidziane na ten cel w budżecie państwa są niewystarczające - przez podmioty, w których interesie jest jej powstanie, np. zarządy portów.

Art. 3 - uwagi dotyczące gospodarki nieruchomościami.

Zgodnie z uwagami, przepisy w tym zakresie zostały gruntownie przeformułowane.

Art. 7 ust. 1 pkt 7. W opinii RIP Gdynia koordynację ruchu portowego należy zdefiniować i ograniczyć do zakresu usług stanowiących przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego.

Uwaga omówiona podczas spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Morskiego w Gdyni i uwzględniona w nowym tekście projektu.

Art. 7 ust. 2

W opinii RIP Gdynia jest to zapis sprzeczny z art. 2b ust. 2 projektu Ustawy i z art. 10 ust. 1 Rozporządzenia Portowego UE, który wyłącza stosowanie przepisów Rozporządzenia portowego do usług pilotowych, które są wskazane w art. 1 ust. 2 lit. f Rozporządzenia Portowego UE.

Stanowisko MGMIŻŚ: W opinii MGMIŻŚ projektowany przepis nie jest sprzeczny z rozporządzeniem 2017/352. Zgodnie z przytoczonym przez Radę Interesantów art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2017/352, pilotaż jest wyłączony z rozdziału II rozporządzenia, który ma na celu urynkowanie usług portowych w UE. Zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia 2017/352 jakiegokolwiek ograniczenia w dostępie do rynku usług portowych mogą zostać wprowadzone w państwach członkowskich jedynie zgodnie z określonymi w tym rozdziale procedurami i

mogą opierać się jedynie na enumeratywnie określonych w tym rozporządzeniu przesłankach.

Jakiegokolwiek inne ograniczenia w dostępie do rynku usług portowych są zabronione. Jak natomiast wskazano w pkt 39 preambuły do rozporządzenia 2017/352, „*pilotaż jest ogólnie obowiązkowy i często organizowany lub zapewniany przez same państwa członkowskie*”. I tak np. w Szwecji pilotaż wykonywany jest przez odpowiednik polskiego urzędu morskigo (Swedish Maritime Administration). Na Litwie oraz Łotwie pilotaż wykonywany jest przez zarządy portów. W Estonii pilotaż wykonywany jest przez specjalną spółkę celową należącą do skarbu państwa Estonii, powołaną i nadzorowaną przez właściwe ministerstwo (Estonian Ministry of Economic Affairs and Communications). Z powyższych względów, państwa członkowie UE podczas prac nad rozporządzeniem 2017/352 uznały, że ze względu na fakt, iż pilotaż jest specyficznym rodzajem usługi, nie jest możliwe jego włączenie do rozdziału II rozporządzenia 2017/352, a w konsekwencji uwolnienie rynku pilotażu w UE.

Wskazać należy, że pierwotną intencją projektodawcy było umożliwienie zarządom portów wykonywania usług eksploatacyjnych. Ze względu jednak na sprzeciw rad interesantów na etapie prekonsultacji, wyraźnie zakazano prowadzenia przez zarząd portu i jego spółki zależne terminali portowych. Wynika to z faktu, iż w tej dziedzinie panuje w porcie konkurencja, a wejście na ten rynek zarządu portu mogłoby doprowadzić do jej zaburzenia. Pozostawiono jednak możliwość wykonywania przez zarządy portów innej niż prowadzenie terminali portowych działalności. Rozwiązanie to pozwoli odgrywać zarządom portów aktywniejszą rolę w rozwoju portu, w szczególności w tych obszarach, które obecnie nie są rozwinięte i pozostają poza zainteresowaniem przedsiębiorców, jak np. rozwój paliw alternatywnych. Podkreślić należy, że największe porty Europy Zachodniej jak Hamburg czy Rotterdam nie posiadają ustawowych ograniczeń w zakresie wykonywanej działalności, co pozwala im na odgrywanie aktywniejszej roli i przyczynia się do rozwoju tych organizmów portowych – m.in. poprzez aktywne działania na zapleczu.

Ponadto, w przypadku usługi pilotażu, o której mowa w stanowisku Rady Interesantów, w każdym z polskich rejonów pilotowych istnieje jedynie jedna stacja pilotowa. Brak jest zatem konkurencji. Ze względu na znaczenie usługi pilotowej dla funkcjonowania portu, zarządy portów powinny mieć zatem możliwość wykonywania usług pilotowych w sytuacji awaryjnej, w przypadku zakłócenia lub zaprzestania działalności obecnie funkcjonujących stacji pilotowych.

Co do maksymalnego poziomu opłat, jego likwidacja na poziomie ustawy o portach wynika z rozporządzenia 2017/352 i stanowiska zaprezentowanego przez KE podczas European Ports Forum. MGMIŻŚ wystąpiło do Komisji Europejskiej o potwierdzenie tego stanowiska na piśmie. Do chwili obecnej KE nie przekazała jednak pisemnego stanowiska.

Art. 8 ust. 1 - RIP Gdynia wskazała, że wprowadza się nowe rodzaje opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej i kolejowej. Jednocześnie wykreśla się maksymalne poziomy

poszczególnych opłat portowych, obecnie ściśle określone. Rodzi to niebezpieczeństwo dowolnego zwiększenia kosztów ponoszonych przez spółki portowe. Prawo do zwolnienia z opłat, bądź odstępowania od pobierania opłat portowych za korzystanie z określonych elementów infrastruktury portowej nie zawiera wskazań, co do dopuszczalnych przyczyn ani warunków takiego postępowania.

Stanowisko MGMiŻŚ: Zgodnie ze stanowiskiem RIP Gdynia wykreślono możliwość wprowadzania zwolnień elementów infrastruktury oraz pojazdów podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, co eliminuje zagrożenie zakłócenia konkurencji przedsiębiorców działających w porcie.

Co do maksymalnego poziomu opłat, jego likwidacja na poziomie ustawy o portach wynika z rozporządzenia 2017/352 i stanowiska zaprezentowanego przez KE podczas European Ports Forum. MGMiŻŚ wystąpiło do Komisji Europejskiej o potwierdzenie tego stanowiska na piśmie. Do chwili obecnej KE nie przekazała jednak pisemnego stanowiska.

Wskazać należy jednak, że w chwili obecnej taryfy opłat portowych określają opłaty niższe, niż opłaty maksymalne wskazane w ustawie o portach. Taryfy portowe są również zatwierdzane przez organy nadzoru nad podmiotami zarządzającymi. Nadmierne podwyższenie opłat spowoduje spadek konkurencyjności polskich portów względem konkurencyjnych portów, stąd obawa dowolnego zwiększenia kosztów ponoszonych przez spółki portowe nie wydaje się uzasadniona.

#### **Rada Interesantów Portu Gdańsk (przekazane również przez Konfederację Lewiatan)**

Uwagi RIP Gdańsk dotyczyły gospodarki nieruchomościami, przekazania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym (art. 5a) oraz wykonywania działalności przeładunkowej przez zarządy portów i spółki zależne.

Uwagi zostały omówione podczas spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Morskiego w Gdyni i uwzględnione w nowym tekście projektu.

#### **II. Podmioty zarządzające portami**

##### **Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.**

Uwagi dotyczyły głównie przepisów dotyczących gospodarki nieruchomościami i infrastruktury. Zostały one omówione podczas spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie w dniu 30 maja 2018 r. i uwzględnione w nowym tekście projektu ustawy.

##### **Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.**



ZMP Gdynia wyraził poparcie dla projektowanych przepisów w zakresie gospodarki nieruchomościami, wskazując na trudności podmiotów zarządzających portami w zakresie pozyskiwania gruntów niezbędnych dla dalszego rozwoju portu i poprawy ich konkurencyjności.

Wskazać należy, że deficyt nieruchomości jest problemem szczególnie widocznym w porcie Gdynia.

Jednocześnie ZMP Gdynia zgłosił uwagi szczegółowe:

1. Zaproponował rozszerzenie przewidzianych w projektowanym art. 2c ustawy o portach i przystaniach morskich obowiązków raportowania do zarządu portu przeładunków wykonywanych przez działających w porcie operatorów.

Propozycja ta spotkała się jednak ze sprzeciwem rad interesantów portów podczas spotkań konsultacyjnych. Wskazano, iż zwiększa ona obciążenia operatorów. W drodze kompromisu przepis ten pozostał bez zmian.

2. Zaproponował wskazanie w ustawie o portach, iż o nieważności nabycia nieruchomości z pogwałceniem projektowanych przepisów ustawy orzeka sąd na żądanie podmiotu posiadającego interes prawny.

Stanowisko MGMIŻŚ: Jakkolwiek w nowym tekście projektu nowelizacji, przygotowanym w oparciu o konsultacje publiczne, opiniowanie i uzgodnienia zrezygnowano z wprowadzania prawa nabycia, uwaga jest nadal aktualna w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów, których zakres doprecyzowuje nowy projekt nowelizacji. W opinii MGMIŻŚ nie ma jednak potrzeby dodawania przedmiotowego przepisu, ze względu na fakt, iż art. 189 Kodeksu postępowania cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 155 z późn. zm.) przewiduje już obecnie możliwość żądania ustalenia przez sąd istnienia lub nieistnienia stosunku prawnego lub prawa.

3. ZMP Gdynia negatywnie zaopiniował projektowany art. 5a ustawy o portach, zakładający możliwość powierzenia podmiotowi zarządzającego zadań w zakresie prawa budowlanego.

Stanowisko MGMIŻŚ: Uwaga ta została uwzględniona, a przepis wykreślony z projektu.

4. ZMP Gdynia zaproponował dodanie nowego zadania podmiotom zarządzającym, polegającego na rozwoju przewozów i terminali intermodalnych na zapleczu portu. ZMP Gdynia wskazał na konieczność współpracy w tym zakresie podmiotów zarządzających z operatorami terminali intermodalnych działających na zapleczu.

Stanowisko MGMIŻŚ: Podczas spotkania konsultacyjnego wskazano, iż propozycja jest niejasna i zbyt ogólna na potrzeby art. 7 ustawy o portach. Ponadto projektowane przepisy umożliwiają działania zarządów portów na zapleczu. Ustalono, że ZMP Gdynia zaproponuje nowe brzmienie przedmiotowej propozycji.

Uwagi 5 - 7.

Uwagi dotyczące opłat portowych – zostały omówione podczas spotkań konsultacyjnych. W związku z wyrażanymi wątpliwościami, MGMIŻŚ wystąpiło o stanowisko w tej sprawie Komisji Europejskiej i w chwili obecnej oczekuje na odpowiedź.

Uwaga 8.

ZMP Gdynia postuluje wprowadzenia minimalnych wymogów dotyczących świadczenia usług portowych w drodze rozporządzenia ministra.

Stanowisko MGMIŻŚ: Podkreślić należy, że procedura określania minimalnych wymogów wskazana jest w art. 4 rozporządzenia 2017/352). Minimalne wymogi może wprowadzić podmiot zarządzający portem, na określonych w rozporządzeniu 2017/352 zasadach. Z tego względu nie ma możliwości ich określenia w rozporządzeniu ministra właściwego ds. gospodarki morskiej. Ponadto podczas spotkania konsultacyjnego ustalono, że postulowane przez ZMP Gdynia do uregulowania kwestie są już obecnie uregulowane w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 lipca 1993 r. w *sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych*. Ustalono, że ZMP Gdynia przeanalizuje jego treść i przekaże ewentualne postulaty, jeżeli stwierdzi, iż rozporządzenie to wymaga aktualizacji.

Uwagi II oraz III.1 zostały omówione podczas spotkania konsultacyjnego, w wyniku czego zaproponowano nowe brzmienie przepisu.

Uwaga III.2.

ZMP Gdynia postuluje uzupełnienie procedury określania granic portów o opiniowanie przez zarządy portów.

Stanowisko MGMIŻŚ: Wskazać należy, że wszelkie zmiany granic przeprowadzane od wejścia w życie ustawy o portach morskich były konsultowane z podmiotami zarządzającymi. Zmiany te wprowadzane są bowiem w formie rozporządzenia ministra właściwego ds. gospodarki morskiej. Obowiązek konsultacji rozporządzenia wynika z przepisów odrębnych. Z tego względu postulat ten nie wydaje się zasadny.

Uwaga IV

Uwaga dotyczy zmian ustawy Kodeks morski, której to ustawy projektowana nowelizacja nie przewiduje.

ZMP Gdynia proponuje określanie stawek za pilotaż obowiązkowy w drodze rozporządzenia. Podczas spotkań konsultacyjnych ustalono, że wystarczy w tym zakresie nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2004 r. *w sprawie taryfy maksymalnych wysokości opłat za usługi pilotowe świadczone w pilotażu obowiązkowym oraz trybu ich pobierania.*

W wyniku tychże ustaleń, w czerwcu 2018 r. przekazano do konsultacji z interesariuszami propozycje rozwiązań w zakresie stawek za pilotaż. Ze względu jednak na sprzeciw większości interesariuszy, w tym wszystkich rad interesantów polskich portów, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej odstąpił od wprowadzania zmian w tym zakresie.

Uwaga V.

ZMP Gdynia proponuje zmianę ustawy o gospodarce nieruchomościami polegającą na umożliwieniu bezprzetargowego zbycia nieruchomości na rzecz zarządu portu.

Uwaga uwzględniona.

Uwaga VI. Uwaga została wyjaśniona podczas spotkania konsultacyjnego.

#### **Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S. A.**

Stanowisko ZMP Gdańsk przekazano w formie komentarzy do tekstu projektu nowelizacji. Komentarze te zawierały propozycje zmiany redakcji, a także szereg wątpliwości, niezawierających propozycji czy też uwag. Komentarze te dotyczyły głównie przepisów dotyczących gospodarki nieruchomościami i zostały one omówione podczas spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Morskiego w Gdyni w dniu 28 maja 2018 r. i uwzględnione w nowym tekście projektu ustawy.

#### **Związek Małych Portów Morskich**

*(organizacja zrzesza podmioty zarządzające portami morskimi niebędącymi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi)*

Uwagi zostały omówione podczas spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Morskiego w Słupsku w dniu 29 maja 2018 r.

Odnośnie propozycji wprowadzenia definicji nabrzeża, wskazano na brak takiej potrzeby ze względu na fakt, iż definicja ta znajduje się już obecnie w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie.*

Art. 2c – uwaga dotycząca nałożenia obowiązków informacyjnych na wszystkie podmioty wykonując usługi przeładunkowe.

Propozycja raportowania do zarządu portu przeładunków wykonywanych przez działających w porcie operatorów spotkała się ze sprzeciwem rad interesantów portów. Wskazano, iż zwiększa ona obciążenia operatorów. W drodze kompromisu przepis ten pozostał bez zmian.

Odnosnie projektowanego art. 2d wskazano, że w chwili obecnej infrastruktura dostępowa od strony morza (tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami - jak falochrony) jest budowana i utrzymywana przez dyrektorów urzędów morskich ze środków budżetu państwa. Jest ona również udostępniana wszystkim użytkownikom bezpłatnie. Projektowana nowelizacja nie przewiduje zmian w tym zakresie – tj. nie przewiduje wprowadzenia odpłatności za korzystanie z infrastruktury dostępowej. Proponowany przepis umożliwi natomiast partycypację w kosztach powstania i utrzymania infrastruktury dostępowej w sytuacji, gdy środki przewidziane na ten cel w budżecie państwa są niewystarczające - przez podmioty, w których interesie jest jej powstanie i utrzymanie, np. zarządy portów czy samorządy. W razie potrzeby deklaruje możliwość doprecyzowania i proszę o przekazanie stosownej propozycji.

Zgodnie z propozycją ZMPM, wyłączono wyraźnie obowiązek uzyskania zgody na zawarcie umowy dzierżawy lub najmu umowy na czas nieoznaczony (o ile jej termin wypowiedzenia nie przekracza 10 lat) oraz wykreślono projektowany art. 5a.

Uwzględniono uwagę dotyczącą przekazania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym – art.5a został wykreślony z projektu.

Odnosnie obaw co do rozszerzenia kompetencji podmiotów zarządzających o koordynację ruchu portowego i kwestie bezpieczeństwa, w projekcie dookreślono, iż chodzi o koordynację korzystania z infrastruktury portowej, a więc infrastruktury będącej w gestii zarządu portu. Wskazano również, że koordynacja ta odbywa się z wyłączeniem kompetencji administracji morskiej - a więc nie dotyczy np. zadań związanych z bezpieczeństwem żeglugi

W kwestii opłat portowych wskazać należy, iż ich określanie należy do kompetencji podmiotu zarządzającego. Przepis został przeredagowany.

Potwierdzono również, że podmiot zarządzający portem nieposiadającym podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej będzie mógł przeznaczać środki z opłat portowych na działalność przeładunkową.

Poprawiono również błędne odesłanie w projektowanym art. 23 ustawy o portach.

**Zarząd Portu Morskiego Hel Koga Sp. z o.o.**

Zarząd Portu Morskiego Hel Koga Sp. z o.o. zaproponował wprowadzenie wymogu zgody ministra właściwego ds. gospodarki morskiej na sprzedaż udziałów w spółce posiadającej własność nieruchomości w porcie lub prawo do korzystania lub pobierania pożytków przez okres powyżej 10 lat.

Uwaga ta nie została uwzględniona ze względu na sprzeciw interesariuszy (rady interesantów portów, jednostki samorządu terytorialnego) na tak daleko idącą ingerencję w obrót nieruchomościami w porcie.

W pozostałym zakresie uwagi tożsame z uwagami Związku Małych Portów Morskich.

#### **Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.**

Uwagi tożsame z uwagami Związku Małych Portów Morskich.

#### **Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o. o.**

1. Uwaga dotycząca definicji infrastruktury portowej. W wyniku konsultacji i uzgodnień projektowany przepis usunięto.
2. Uwaga dotycząca wprowadzenia odstępstw od stosowania rozporządzenia 2017/352. Uwaga została omówiona podczas spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie. Mając na uwadze, iż jest to fakultatywna kompetencja podmiotu zarządzającego, a nie jego obowiązek, ZMP Police wycofał przedmiotowy postulat.
3. Uwaga dotycząca możliwości organizacji rynku usług portowych przez inny niż zarząd portu podmiot.

Stanowisko MG MiŻŚ: Przede wszystkim wskazać należy, że określone w rozporządzeniu 2017/352, a w konsekwencji w ustawie o portach, kompetencje zarządu portu w zakresie organizacji usług portowych są jego uprawnieniem, a nie obowiązkiem. Podczas prac nad projektem ustawy analizowana była możliwość powierzenia tychże kompetencji innemu, niż podmiot zarządzający, podmiotowi (tzw. „właściwemu organowi”, o którym mowa w rozporządzeniu 2017/352). Podkreślić należy jednak, iż w Polsce nie ma organu, który mógłby wykonywać tego typu kompetencje. Zaistniałaby zatem konieczność utworzenia nowego organu, co wiązałoby się z kosztami jego utrzymania. Ze względu na fakt, iż zgodnie z art.2 pkt 9 rozporządzenia 2017/352 "*opłata za korzystanie z infrastruktury portowej*" oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub właściwego organu za korzystanie z infrastruktury, urządzeń i usług, w tym z drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu, utworzenie osobnego od zarządu portu

właściwego organu uszczupliłoby przychody zarządów portów z opłat portowych, co szczególnie w mniejszych portach, gdzie przychody te są stosunkowo niskie, nie wydaje się być uzasadnione.

4. Uwaga redakcyjna – kwestia redakcji i systematyki ustawy będzie zgodnie z Regulaminem pracy Rady Ministrów przedmiotem prac Komisji Prawniczej w RCL.

Uwagi 5-8 dotyczą gospodarki nieruchomościami. Przepisy te zostały gruntownie przeformułowane w wyniku konsultacji publicznych i uzgodnień.

### **III. Jednostki samorządu terytorialnego**

#### **Zarząd Województwa Pomorskiego**

Zarząd Województwa Pomorskiego wyraził poparcie dla zmian zmierzających do wzmocnienia roli podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi, wskazując, iż może to wpłynąć na usprawnienie funkcjonowania portów i podniesienie ich konkurencyjności.

Wyraził jednak wątpliwości odnośnie projektowanych przepisów dotyczących gospodarki nieruchomościami, wskazując, że mogą one zniechęcać do inwestowania w portach.

Uwaga ta została uwzględniona, a przepisy te gruntownie przeformułowane.

Zarząd Województwa Pomorskiego negatywnie zaopiniował również propozycje przekazania zarządom portów kompetencji z zakresu prawa budowlanego.

Uwaga ta została uwzględniona, a przepis wykreślony z projektu.

Zarząd Województwa Pomorskiego wyraził żal, że projektodawca zrezygnował z umożliwienia zarządom portów nabywanie gruntów poza granicami administracyjnymi portów.

Uwaga jest niezrozumiała, gdyż już w obecnym stanie prawnym zarządy portów mogą nabywać nieruchomości poza granicami portów. Co więcej, zarządy portów są obecnie właścicielami takich nieruchomości.

Ponadto, Zarząd Województwa Pomorskiego zaproponował dopisanie w ustawie przepisu mówiącego o konsultowaniu projektu programu wieloletniego w zakresie budowy i utrzymania infrastruktury z właściwym województwem.

Wskazać należy jednak, iż program wieloletni będzie mieć formę uchwały Rady Ministrów, stąd konieczność takiej konsultacji wynika zarówno z Regulaminu pracy Rady Ministrów, jak i

z ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej.

Odnosząc się do przewidzianej w projekcie możliwości współfinansowania infrastruktury dostępowej, Zarząd Województwa Pomorskiego wskazał, iż nie zaproponowano mechanizmu, który umożliwiłby podmiotowi, który sfinansował inwestycję uzyskanie jakiegokolwiek ekwiwalentu z tego tytułu.

Podkreślić należy, że w chwili obecnej infrastruktura dostępowa od strony morza (tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami - jak falochrony) jest budowana i utrzymywana przez dyrektorów urzędów morskich ze środków budżetu państwa. Jest ona również udostępniana wszystkim użytkownikom bezpłatnie. Projektowana nowelizacja nie przewiduje zmian w tym zakresie. Proponowany przepis umożliwi natomiast partycypację w kosztach powstania i utrzymania infrastruktury dostępowej w sytuacji, gdy środki przewidziane na ten cel w budżecie państwa są niewystarczające - przez podmioty, w których interesie jest jej powstanie i utrzymanie, np. zarządy portów czy samorządy. Ekwiwalentem jest w takiej sytuacji powstanie infrastruktury, która w braku współfinansowania najpewniej by nie powstała, umożliwiającej rozwój danego portu, a w konsekwencji gminy, powiatu czy też województwa, w którym to port jest położony.

### **Prezydent Miasta Gdańsk**

Zasadniczą uwagą Miasta Gdańsk jest brak usamorządowienia podmiotów zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Miasta powinny objąć 33% akcji w spółkach zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Ponadto wskazany byłby powrót do większej reprezentacji samorządów w radach nadzorczych podmiotów zarządzających.

Miasto Gdańsk przedstawiło również uwagi dotyczące definicji infrastruktury portowej oraz przepisów regulujących gospodarkę nieruchomościami w porcie.

Stanowisko MGMiŻS: Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej popiera postulat wzrostu roli samorządów w zarządzaniu portami.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 w zw. z art. 14 ustawy o portach, gmina Gdańsk powinna objąć co najmniej 34% akcji spółki Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., pokrywając kapitał akcyjny wkładami niepieniężnymi (aportami), w tym w postaci prawa własności nieruchomości, lub wkładami pieniężnymi. Niestety, z przykrością stwierdzić należy, że po ponad 20 latach od wejścia w życie ustawy o portach udział miast portowych w spółkach zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej nie przekracza 3%. Co istotne, w gestii Prezydenta Miasta Gdańska jest kilkaset hektarów gruntów w granicach portu Gdańsk – znacznie więcej niż posiadają gminy w pozostałych portach o podstawowym znaczeniu dla

gospodarki narodowej. Przykładowo, Prezydent Miasta Gdańsk, zamiast wnieść aportem nieruchomości położone w granicach portu do Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., wniósł aportem ponad 200 hektarów gruntów do spółki Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.

Niewątpliwie wniesienie aportem do ZMPG S.A. tychże nieruchomości zapewniłoby wzrost roli samorządu w zarządzaniu portem oraz większą reprezentację gminy w radzie nadzorczej ZMPG S.A.

W zakresie definicji infrastruktury portowej oraz przepisów regulujących gospodarkę nieruchomościami w porcie nowy tekst projektu został gruntownie przeformułowany, odstąpiono również od wprowadzania zmian w definicji infrastruktury portowej.

### **Gmina Miasta Elbląg oraz Zarząd Portu Morskiego w Elblągu (wspólne stanowisko)**

Prezydent Miasta Elbląg wyraził zaniepokojenie wykreśleniem art. 23 ust. 3 ustawy o portach, w którym wskazano, iż budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów nieposiadających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystani morskich są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej.

Podkreślić należy jednak, że wykreślenie art. 23 ust. 3 jest konsekwencją przeniesienia tego przepisu do przepisów ogólnych ustawy i wskazania, że infrastruktura dostępowa będzie budowana i utrzymywana w ramach programu wieloletniego, ze środków budżetowych. Zatem projektowany przepis nie tylko nie stwarza zagrożenia ponoszenia przez samorządy odpowiedzialności za utrzymanie infrastruktury dostępowej, ale ma na celu zapewnienie zintensyfikowanie jej rozwoju ze środków budżetu państwa, w ramach programu wieloletniego.

Prezydent Miasta Elbląg wyraził również obawę co do rozszerzenia kompetencji podmiotów zarządzających o koordynację ruchu portowego. W konsekwencji w nowym projekcie dookreślono, iż chodzi o koordynację korzystania z infrastruktury portowej, a więc infrastruktury będącej w gestii zarządu portu. Wskazano również, że koordynacja ta odbywa się z wyłączeniem kompetencji administracji morskiej - a więc nie dotyczy np. zadań związanych z bezpieczeństwem żeglugi.

Ponadto, Prezydent Miasta Elbląg zgłosił postulat umożliwienia prowadzenia przez małe porty prowadzenia działalności eksploatacyjnej. Podkreślić należy jednak, iż taka właśnie możliwość została umieszczona w przekazanym do konsultacji projekcie ustawy. Co więcej, w uzasadnieniu do projektu wskazano, iż w opinii MGMIŻŚ realizacja tego postulatu - zgłoszonego w ramach prekonsultacji przez Związek Małych Portów Morskich - pozwoli na zintensyfikowanie rozwoju tych organizmów portowych.



Kolejne dwa postulaty Prezydenta Miasta Elbląg dotyczyły zawarcia w projekcie ustawy przepisu, na podstawie którego zakup przez zarządy portów nieruchomości odbywał by się – w braku środków podmiotu zarządzającego – ze środków budżetu państwa.

Postulat ten nie jest możliwy do zrealizowania, gdyż takie rozwiązanie nie jest zgodne z zasadami dotyczącymi pomocy publicznej. Niemniej jednak wskazać należy, że w chwili obecnej w MGMiŻŚ trwają prace nad ustawą o Morskim Funduszu Rozwoju. Projekt ustawy zostanie przesłany do konsultacji na jesieni tego roku. Uchwalenie ustawy pozwoli na zapewnienie środków na inwestycje w sektorze żeglugi i portów, w tym portów nieposiadających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.

Kolejny postulat dotyczył zwolnienia małych portów z opłat publicznoprawnych, jak np. z podatku od nieruchomości.

Podkreślić należy jednak, iż zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. *o podatkach i opłatach lokalnych* infrastruktura portowa jest zwolniona z podatku od nieruchomości. Ponadto, rada gminy może wprowadzić w drodze uchwały dalsze zwolnienia.

Ostatnia kwestia podniesiona przez Prezydenta Miasta Elbląg, to zapewnienie udziału podmiotów zarządzających w tworzeniu planów zagospodarowania przestrzennego obszarów portowych. Wskazać należy jednak, iż podobnie jak w przypadku umożliwienia prowadzenia przez małe porty prowadzenia działalności eksploatacyjnej, również i ten postulat został już uwzględniony w przekazanym do konsultacji projekcie (projektowana zmiana ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - Dz. U. z 2017 r. poz. 1073 i 1566) .

### **Burmistrz Jastarni**

Burmistrz Jastarni wskazał, iż projekt nowelizacji nie rozwiązuje finansowania małych portów. Ustawa powinna gwarantować finansowanie portów z budżetu państwa, niezależnie czy są to porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, czy też nieposiadające tego znaczenia. W braku finansowania, gminy powinny mieć możliwość rezygnacji z zarządzania portami na rzecz Skarbu Państwa.

Stanowisko MGMiŻŚ: Postulat ten nie jest możliwy do zrealizowania, gdyż finansowanie portów z budżetu państwa – zarówno portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, jak i nieposiadających tego znaczenia - nie jest zgodne z regulacjami w zakresie pomocy publicznej. Podkreślić należy, iż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej nie są finansowane z budżetu państwa. Wręcz przeciwnie, finansują one zadania będące w gestii państwa z własnych środków – jak np. ochronę przeciwpożarową czy też zadania z zakresu bezpieczeństwa i obronności państwa.

Wyjątkiem jest tutaj finansowanie ogólnodostępnej infrastruktury dostępowej. Finansowanie tej infrastruktury z budżetu państwa jest co do zasady zgodne z regulacjami dotyczącymi

pomocy publicznej. W efekcie, w projekcie ustawy przewidziano finansowanie takiej infrastruktury w ramach programu wieloletniego finansowanego ze środków budżetowych.

Odnosnie możliwości rezygnacji przez gminy z zarządzania portami na rzecz Skarbu Państwa, podkreślić należy, iż zgodnie z projektem, jeżeli większa część nieruchomości gruntowych na których jest położony port lub przystań morska, stanowi własność Skarbu Państwa, zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego. W przypadku braku zainteresowania zarządzaniem portem istnieje zatem możliwość przekazania przez gminę nieruchomości w porcie na rzecz Skarbu Państwa – zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami, czego efektem będzie przejęcie zarządzania przez właściwego dyrektora urzędu morskiego.

### **Urząd Miasta Krynica Morska**

Uwaga dotyczyła przekazania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym (art. 5a). Uwagę uwzględniono – art.5a został wykreślony z projektu.

### **Burmistrz Miasta Łeby**

Burmistrz Miasta Łeby przekazał przede wszystkim uwagi dotyczące gospodarki nieruchomościami i infrastruktury. W wyniku konsultacji i uzgodnień przepisy te zostały gruntownie przeformułowane. Zrezygnowano też z wprowadzania art. 5a.

Ponadto Burmistrz Miasta Łeby zaproponował, by rozszerzyć projektowane przepisy art. 25 ustawy o portach o inne modele współpracy partnerów publicznych i prywatnych. Uwaga ta została uwzględniona.

Następnie, Burmistrz Miasta Łeby zaproponował uzupełnienie katalogu spraw z zakresu administracji rządowej związanych z korzystaniem z morza będących we właściwości administracji morskiej o utrzymanie czystości i porządku na terenach pozostających we władaniu administracji morskiej. Wydaje się jednak, iż postulowane zadanie nie należy do kompetencji administracji morskiej, a kwestie te wynikają z przepisów szczególnych.

Na koniec zaproponowano rozważenie wprowadzenia definicji takich pojęć jak akwen, kanał czy basen portowych, nie podając jednak uzasadnienia konieczności wprowadzenia w ustawie takiej regulacji. W opinii MGMIŻŚ kwestie te nie budzą wątpliwości, a obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu oraz wchodzące w skład infrastruktury portowej określone są w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz zarządzeniach dyrektorów urzędów morskich. Z tego względu nie wydaje się konieczne uzupełnienie słowniczka ustawy o portach o te pojęcia.

### **Burmistrz Miasta Stepnica.**

Pierwsza uwaga dotyczyła przekazania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym (art. 5a). Uwagę uwzględniono – art.5a został wykreślony z projektu.

Kolejna uwaga dotyczyła wykreślenia art. 10 ust.1 mówiącego o utrzymywaniu infrastruktury dostępowej z budżetu państwa.

Podkreślić należy jednak, że wykreślenie art.10 ust. 1 jest konsekwencją przeniesienia tego przepisu do przepisów ogólnych ustawy i wskazania, że infrastruktura dostępowa będzie budowana i utrzymywana w ramach programu wieloletniego, ze środków budżetowych. Zatem projektowany przepis ma na celu zintensyfikowanie rozwoju infrastruktury dostępowej ze środków budżetu państwa, w ramach programu wieloletniego.

Kolejną kwestią był zakaz istnienia przystani morskiej w granicach portu morskiego.

Kwestia ta została wyjaśniona. Chodzi o zakaz formalnego tworzenia przystani w granicach portu, czego efektem byłoby istnienie dwóch podmiotów zarządzających jednym obszarem. Sytuacja taka rodzi wiele problemów praktycznych i prawnych – np. w zakresie korzystania z prawa pierwokupu, opiniowania transakcji w porcie czy też pobierania opłat portowych. Nie ma przeciwskażeń, by w ramach danego portu istniało kilka nabrzeży zwanych potocznie „przystanią”. Taka sytuacja występuje w Stepnicy, gdzie nie ma formalnie powołanej przystani, więc projektowany przepis nie dotyczy portu w Stepnicy.

### **Urząd Miasta Szczecin**

Urząd Miasta Szczecin przedstawił uwagi dotyczące definicji infrastruktury portowej oraz przepisów regulujących gospodarkę nieruchomościami w porcie.

W przedmiotowym zakresie nowy tekst projektu został gruntownie przeformułowany, odstąpiono również od wprowadzania zmian w definicji infrastruktury portowej.

### **Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.**

Uwagi dotyczyły gospodarki nieruchomościami, przekazania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym (art. 5a) oraz wykonywania działalności przeładunkowej przez zarządy portów i spółki zależne.

Uwagi zostały uwzględnione w nowym tekście projektu.

## **Związek Miast i Gmin Morskich**

Uwagi I oraz II tożsame z uwagami Prezydenta Miasta Gdańsk. Uwagi w pkt „pozostałe uwagi” tożsame z uwagami Związku Małych Portów Morskich oraz uwagami zawartymi we wspólnym stanowisku Gminy Miasta Elbląg oraz Zarządu Portu Morskiego w Elblągu.

### **IV. Organizacje pracodawców**

#### **Konfederacja Lewiatan**

##### **Pracodawcy Pomorza**

Uwagi dotyczyły gospodarki nieruchomościami, przekazania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym (art. 5a) oraz wykonywania działalności przeładunkowej przez zarządy portów i spółki zależne.

Uwagi zostały uwzględnione w nowym tekście projektu.

### **V. Operatorzy terminali**

**Gdynia Container Terminal S.A., Baltchem S.A., Gdańskie Młyny sp. z o.o., Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych sp. z o.o., Euro Terminal sp. z o.o., Andreas sp. z o.o., Fosfan S.A., Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. (uwagi przekazane przez Ayming Polska Sp. z o.o.)**

Podmioty te we wspólnym wystąpieniu wyraziły zaniepokojenie, iż projektowana ustawa zawęży pojęcie infrastruktury portowej.

Uwaga uwzględniona – odstąpiono od wprowadzania zmiany.

Ponadto zgłosiły one postulat rozszerzenia istniejącego obecnie zwolnienia z podatku od nieruchomości infrastruktury portowej.

Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe zwolnienie stanowi środek pomocowy notyfikowany Komisji Europejskiej. Kwestia była przedmiotem konsultacji z Komisją Europejską w 2017 r. oraz 2018 r. Ze względu na niezgodność z zasadami pomocy publicznej, postulowane rozszerzenie zwolnienia nie jest możliwe.

#### **"Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o.**

Uwagi dotyczyły gospodarki nieruchomościami oraz opłat portowych i były co do zasady tożsame ze stanowiskiem RIP Szczecin. W zakresie gospodarki nieruchomościami przepisy zostały gruntownie przeredagowane. W zakresie maksymalnego pułapu opłat portowych, MGMIŻŚ oczekuje na stanowisko Komisji Europejskiej.

## **DCT Gdańsk S.A.**

Uwagi dotyczyły gospodarki nieruchomościami, przekazania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym (art. 5a) oraz wykonywania działalności przeładunkowej przez zarządy portów i spółki zależne.

Uwagi zostały omówione podczas spotkania konsultacyjnego w siedzibie Urzędu Morskiego w Gdyni i uwzględnione w nowym tekście projektu.

## **Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o.o.**

Uwaga 1 dotyczyła przepisu wymagającego zgody ministra właściwego ds. gospodarki morskiej na uzyskanie pozycji dominującej w spółce będącej dzierżawcą nieruchomości w granicach portu.

MGMiŻŚ wycofało się z przedmiotowej propozycji.

Uwaga 2 zawierała propozycję wydłużenia dopuszczalnego okresu dzierżawy na czas określony w porcie, ponad 30 lat przewidziane obecnie w przepisach Kodeksu cywilnego. Rozwiązanie takie, w ocenie PAOP pozwoli na zwrot nakładów operatora terminala.

Stanowisko MGMiŻŚ: Wydaje się, że wprowadzanie odstępstwa od generalnej zasady przewidzianej w Kodeksie cywilnym nie jest uzasadnione. Kapitałochłonne inwestycje prowadzone są nie tylko w portach morskich. Podkreślić należy, że kwestia zwrotu nakładów może być uregulowana w umowie dzierżawy.

## **VI. Dostawcy pozostałych usług portowych (pilotaż, holowanie)**

### **Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich**

Uwaga 1 - dotycząca określenia: "koordynacja ruchu portowego".

Uwaga została omówiona podczas spotkań konsultacyjnych. Wskazano, iż propozycja ma na celu jedynie uwzględnienie obecnie wykonywanych przez zarządy portów działań w ramach działalności tzw. głównego dyspozytora portu. W efekcie, przepis poddany został korekcie. Wskazano, że chodzi o koordynację korzystania z infrastruktury portowej, z wyraźnym zastrzeżeniem kompetencji administracji morskiej.

## Uwaga 2.

Postulat wprowadzenia wyraźnego zakazu ustawowego prowadzenia przez zarząd portu pilotażu. Ponadto PSPM wskazało na sprzeczność art. 2b ust. 2 projektu z projektowanym art.

7.

W opinii MG MiZS projektowany przepis nie jest sprzeczny zarówno z innymi artykułami ustawy o portach, jak i rozporządzeniem 2017/352. Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2017/352, pilotaż jest wyłączony z rozdziału II rozporządzenia, który ma na celu urynkowienie usług portowych w UE. Efektem tego jest jego wyłączenie usług określonych w art. 10 ust. 1 z zakresu stosowania przepisu projektu nowelizacji, który ma na celu dookreślenie kompetencji zarządów portów, określonych w rozdziale II rozporządzenia 2017/352.

Zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia 2017/352 jakiegokolwiek ograniczenia w dostępie do rynku usług portowych mogą zostać wprowadzone w państwach członkowskich jedynie zgodnie z określonymi w tym rozdziale procedurami i mogą opierać się jedynie na enumeratywnie określonych w tym rozporządzeniu przesłankach. Jakiegokolwiek inne ograniczenia w dostępie do rynku usług portowych są zabronione. Jak natomiast wskazano w pkt 39 preambuły do rozporządzenia 2017/352, „*pilotaż jest ogólnie obowiązkowy i często organizowany lub zapewniany przez same państwa członkowskie*”. I tak np. w Szwecji pilotaż wykonywany jest przez odpowiednik polskiego urzędu morskiego (Swedish Maritime Administration). Na Litwie oraz Łotwie pilotaż wykonywany jest przez zarządy portów. W Estonii pilotaż wykonywany jest przez specjalną spółkę celową należącą do skarbu państwa Estonii, powołaną i nadzorowaną przez właściwe ministerstwo (Estonian Ministry of Economic Affairs and Communications).

Z powyższych względów, państwa członkowie UE podczas prac nad rozporządzeniem 2017/352 uznały, że ze względu na fakt, iż pilotaż jest specyficznym rodzajem usługi, nie jest możliwe jego włączenie do rozdziału II rozporządzenia 2017/352, a w konsekwencji urynkowienie rynku pilotażu w UE.

Wskazać należy, że pierwotną intencją projektodawcy było umożliwienie zarządom portów wykonywania usług eksploatacyjnych. Ze względu jednak na sprzeciw rad interesantów na etapie prekonsultacji, wyraźnie zakazano prowadzenia przez zarząd portu i jego spółki zależne terminali portowych. Wynika to z faktu, iż w tej dziedzinie panuje w porcie konkurencja wielu operatorów, a wejście na ten rynek zarządu portu mogłoby doprowadzić do jej zaburzenia.

W przypadku natomiast usługi pilotażu, w każdym z polskich rejonów pilotowych istnieje jedynie jedna stacja pilotowa. Brak jest zatem konkurencji. Ze względu na znaczenie usługi pilotowej dla funkcjonowania portu, zarządy portów powinny mieć zatem możliwość

wykonywania usług pilotowych w sytuacji awaryjnej, w przypadku zakłócenia lub zaprzestania działalności obecnie funkcjonujących stacji pilotowych.

### **FAIRPLAY TOWAGE POLSKA Sp. z o.o. Sp.k**

Uwagi dotyczyły gospodarki nieruchomościami oraz przekazania kompetencji w zakresie prawa budowlanego podmiotom zarządzającym (art. 5a).

Uwagi zostały uwzględnione w nowym tekście projektu.

Ponadto, podniesiono zastrzeżenie co do wykreślenia ograniczenia w przedmiocie działalności podmiotów zarządzających.

Podkreślić należy, że największe europejskie porty, jak Hamburg czy Rotterdam również nie posiadają ustawowego zakazu wykonywania usług portowych, pomimo faktu, iż często posiadają one również część kompetencji polskich dyrektorów urzędów morskich. Z tego właśnie względu KE zainicjowała przyjęcie rozporządzenia 2017/352, aby przeciwdziałać ewentualnym zakłóceniom konkurencji oraz przyznawania niedozwolonej pomocy publicznej w takich portach.

Z tego też względu, zgodnie z art. 11 rozporządzenia nr 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. *ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów*, stosunki finansowe między organami publicznymi a podmiotem zarządzającym portem lub innym podmiotem świadczącym usługi portowe w jego imieniu, który otrzymuje środki publiczne, muszą być odzwierciedlone w sposób przejrzysty w systemie księgowym, tak aby wyraźnie wskazywane były:

- a) środki publiczne udostępniane bezpośrednio przez organy publiczne podmiotowi zarządzającemu danym portem;
- b) środki publiczne udostępniane przez organy publiczne za pośrednictwem przedsiębiorstw publicznych lub publicznych instytucji finansowych; oraz
- c) przeznaczenie przyznanych środków publicznych.”

Co do maksymalnego poziomu opłat, jego likwidacja na poziomie ustawy o portach wynika z rozporządzenia 2017/352 i stanowiska zaprezentowanego przez KE podczas European Ports Forum. MGMiŻS wystąpiło do Komisji Europejskiej o potwierdzenie tego stanowiska na piśmie. Do chwili obecnej KE nie przekazała jednak pisemnego stanowiska.

FAIRPLAY TOWAGE POLSKA Sp. z o.o. Sp.k wyraziła również wątpliwość co do braku zróżnicowania wysokości kar pieniężnych za naruszenia postanowień rozporządzenia 352/2017 oraz ustawy o portach.

Wskazać należy jednak, że zgodnie z art. 57 ust. 4 ustawy o obszarach morskich, wysokość kar pieniężnych ustala dyrektor urzędu morskiego z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.

Niezależnie od powyższego, przedmiotowa kwestia o charakterze legislacyjnym będzie omawiana podczas posiedzenia Komisji Prawniczej.

## **VII. Organizacje Związkowe.**

### **Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”**

Uwaga 1.

KSPM proponuje uzupełnienie słowniczka o stosowane w rozporządzeniu 2017/352 pojęcia usług portowych oraz dostawcy usług portowych.

Ze względu na fakt, iż rozporządzenie UE stosuje się w państwach członkowskich wprost, nie ma potrzeby powtarzania przedmiotowych definicji w aktach prawa krajowego. Zabieg taki byłby też niezgodny z zasadami prawidłowej legislacji.

Ponadto, KSPM postuluje dodanie w słowniczku definicji „pracownika portowego”. Kwestia ta wykracza jednak poza zakres przedmiotowej nowelizacji i powinna być najpierw przedyskutowana w ramach nowo utworzonego trójstronnego zespołu do spraw prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich.

Uwaga 2.

Kolejna uwaga zawiera postulaty uzupełnienia art. 7 ustawy o portach, określającego przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego portem.

Po pierwsze, KSPM wyraziła postulat wyraźnego wskazania, że do kompetencji podmiotu zarządzającego należy przyznawanie prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami. Uwaga ta jest zasadna i została uwzględniona w projektowanym art. 2a ustawy o portach, wdrażającym rozporządzenie 352/2017 – gdzie rozpisano procedurę przyznawania prawa do świadczenia usług, co stanowi również wykonanie uwagi 4 KSPM.

Po drugie, zaproponowano uzupełnienie przedmiotu działalności podmiotów zarządzających o bezpieczeństwo i ochronę osób, mienia środowiska i p.poż.

W odpowiedzi wskazać należy, że działalność ta jest obecnie wykonywana przez zarządy w ramach art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o portach - świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej. Ponadto w art. 7 ust. 3 ustawy o portach wyraźnie wskazano, że „w ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 5, podmiot zarządzający zapewnia w szczególności:



- 1) ochronę przeciwpożarową od strony wody zarządzanych obiektów i terenów;
- 2) ochronę przeciwpożarową od strony wody statków i innych obiektów pływających znajdujących się na wodach portu, redy lub kotwiczowiska portu.”

Kwestia organizacji tych usług może być przedmiotem dialogu ww. zespołu trójstronnego.

Uwaga 3.

KSPM postuluje, by zarządy portów prowadziły rejestr pracowników portowych i sprawowały nadzór nad zatrudnianiem tych pracowników w porcie.

Podkreślić należy, iż postulat ten znacząco wykracza poza obecne kompetencje zarządów portów i ingeruje w działalność niezależnych od zarządu portu operatorów terminali i innych usług portowych. Z tego względu kwestia ta wymaga analizy i dyskusji na forum zespołu trójstronnego.

Ponadto wskazać należy, iż Konwencja MOP Nr 137 dotycząca społecznych następstw wprowadzenia nowych metod w czynnościach manipulacyjnych ładunkami w portach, przyjęta została w 1973 r. i ratyfikowana przez Polskę w 1979 r. Posiada ona obecnie jedynie 25 ratyfikacji, w dużej mierze przez państwa słabo rozwinięte gospodarczo z Afryki, Azji i Ameryki Południowej. Konwencja obowiązuje jedynie w kilku państwach UE. W 2006 r. została ona wypowiedziana przez Królestwo Niderlandów. Od chwili przyjęcia Konwencji minęło ponad 40 lat, w ciągu których dokonana została rewolucja w zakresie technologii przeładunkowych i łańcuchów logistycznych.

Uwaga 4.

KSPM postuluje implementację art. 2-9 rozporządzenia 352/2017.

Jak już wyżej wskazano, rozporządzenie UE – w przeciwieństwie dyrektywy, którą należy implementować - stosuje się w państwach członkowskich wprost. Rozporządzenie UE nie podlega zatem implementacji. Niemniej jednak uwaga ta jest zasadna w zakresie konieczności dookreślenia procedury przyznawania prawa do świadczenia usług portowych, czego efektem jest nowy art. 2a projektu zmian ustawy o portach.

Uwaga 5.

W opinii KSPM ustawa powinna dopuszczać w wyjątkowych przypadkach wykonywanie wszystkich usług portowych, w tym przeładunków przez zarządy portów.

W odpowiedzi podkreślić należy, że kwestia wykonywania usług przez zarządy portów i konieczność wprowadzenia wyraźnego zakazu ich prowadzenia – w szczególności zakazu działalności przeładunkowej – była podnoszona przez większość podmiotów zgłaszających uwagi w toku konsultacji. Przeciw takiej możliwości były nie tylko rady interesantów portów, operatorzy terminali i innych usług portowych, ale i np. jednostki samorządu terytorialnego.

Ze względu na kontrowersje, jakie budzi propozycja, wymaga ona przedyskutowania na forum zespołu trójstronnego.

Uwaga 6.

KSPM postuluje, by nowelizacja ustawy o portach była przedmiotem dyskusji na zespole trójstronnym ds. portów morskich.

MGMiŻŚ przychyliła się do tego postulatu.

### **Organizacja Międzyzakładowa NSZZ "Solidarność" Pilotów Morskich**

Uwaga 1.

Proponuje się odejście od dodawania w projekcie nieprecyzyjnego określenia: "koordynacja ruchu portowego", mogącego odnosić się do porządku ruchu statków na wodach portu wraz redą. W opinii OM przyznanie tej kompetencji podmiotowi zarządzającemu, może skutkować konfliktami z uprawnieniami innych podmiotów – np. administracji morskiej.

Uwaga została omówiona podczas spotkań konsultacyjnych. Wskazano, iż propozycja ma na celu jedynie uwzględnienie obecnie wykonywanych przez zarządy portów działań w ramach działalności tzw. głównego dyspozytora portu. W efekcie, przepis poddany został korekcie. Wskazano, że chodzi o koordynację korzystania z infrastruktury portowej, z wyraźnym zastrzeżeniem kompetencji administracji morskiej.

Uwaga 2.

Postulat zmiany zawartego w art. 2a sformułowania „z zastrzeżeniem”, na sformułowanie „z wyłączeniem”.

Uwaga uwzględniona.

Uwaga 3.

Postulat wprowadzenia wyraźnego zakazu ustawowego prowadzenia przez zarząd portu pilotażu.

Wskazać należy, że pierwotną intencją projektodawcy było umożliwienie zarządom portów wykonywania wszystkich usług eksploatacyjnych. Ze względu jednak na sprzeciw rad interesantów na etapie prekonsultacji, wyraźnie zakazano prowadzenia przez zarząd portu i jego spółki zależne terminali portowych. Wynika to z faktu, iż w tej dziedzinie panuje w porcie konkurencja, a wejście na ten rynek zarządu portu mogłoby doprowadzić do jej zaburzenia. Pozostawiono jednak możliwość wykonywania przez zarządy portów innej niż prowadzenie terminali portowych działalności – jak np. pilotaż. Rozwiązanie to pozwoli odgrywać zarządom portów aktywniejszą rolę w rozwoju portu, w szczególności w tych

obszarach, które obecnie nie są rozwinięte i pozostają poza zainteresowaniem przedsiębiorców, jak np. rozwój paliw alternatywnych. Podkreślić należy, że największe porty Europy Zachodniej jak Hamburg czy Rotterdam nie posiadają ustawowych ograniczeń w zakresie wykonywanej działalności, co pozwala im na odgrywanie aktywniejszej roli i przyczynia się do rozwoju tych organizmów portowych – m.in. poprzez aktywne działania na zapleczu.

Ponadto, w przypadku usługi pilotażu, w każdym z polskich rejonów pilotowych istnieje jedynie jedna stacja pilotowa. Brak jest zatem konkurencji. Ze względu na znaczenie usługi pilotowej dla funkcjonowania portu, zarządy portów powinny mieć zatem możliwość wykonywania usług pilotowych w sytuacji awaryjnej, w przypadku zakłócenia lub zaprzestania działalności obecnie funkcjonujących stacji pilotowych

## **ZWIĄZEK ZAWODOWY PILOTÓW MORSKICH POMORZA ZACHODNIEGO**

Uwaga 1.

Postulat zmiany zawartego w art. 2a sformułowania „z zastrzeżeniem”, na sformułowanie „z wyłączeniem”.

Uwaga uwzględniona.

Uwaga 2

Uwaga dotycząca określenia: „koordynacja ruchu portowego”.

Uwaga została omówiona podczas spotkań konsultacyjnych. Wskazano, iż propozycja ma na celu jedynie uwzględnienie obecnie wykonywanych przez zarządy portów działań w ramach działalności tzw. głównego dyspozytora portu. W efekcie, przepis poddany został korekcie. Wskazano, że chodzi o koordynację korzystania z infrastruktury portowej, z wyraźnym zastrzeżeniem kompetencji administracji morskiej.

Uwaga 3.

Postulat wprowadzenia wyraźnego zakazu ustawowego prowadzenia przez zarząd portu pilotażu.

Wskazać należy, że pierwotną intencją projektodawcy było umożliwienie zarządom portów wykonywania wszystkich usług eksploatacyjnych. Ze względu jednak na sprzeciw rad interesantów na etapie prekonsultacji, wyraźnie zakazano prowadzenia przez zarząd portu i jego spółki zależne terminali portowych. Wynika to z faktu, iż w tej dziedzinie panuje w porcie konkurencja, a wejście na ten rynek zarządu portu mogłoby doprowadzić do jej zaburzenia. Pozostawiono jednak możliwość wykonywania przez zarządy portów innej niż prowadzenie terminali portowych działalności – jak np. pilotaż. Rozwiązanie to pozwoli

odgrywać zarządom portów aktywniejszą rolę w rozwoju portu, w szczególności w tych obszarach, które obecnie nie są rozwinięte i pozostają poza zainteresowaniem przedsiębiorców, jak np. rozwój paliw alternatywnych. Podkreślić należy, że największe porty Europy Zachodniej jak Hamburg czy Rotterdam nie posiadają ustawowych ograniczeń w zakresie wykonywanej działalności, co pozwala im na odgrywanie aktywniejszej roli i przyczynia się do rozwoju tych organizmów portowych – m.in. poprzez aktywne działania na zapleczu.

Ponadto, w przypadku usługi pilotażu, w każdym z polskich rejonów pilotowych istnieje jedynie jedna stacja pilotowa. Brak jest zatem konkurencji. Ze względu na znaczenie usługi pilotowej dla funkcjonowania portu, zarządy portów powinny mieć zatem możliwość wykonywania usług pilotowych w sytuacji awaryjnej, w przypadku zakłócenia lub zaprzestania działalności obecnie funkcjonujących stacji pilotowych

#### **VIII. Inne Organizacje.**

##### **Polska Izba Spedycji Logistyki**

Polska Izba Spedycji Logistyki wskazała, iż nie zgłasza uwag do projektu w zakresie swojej właściwości.

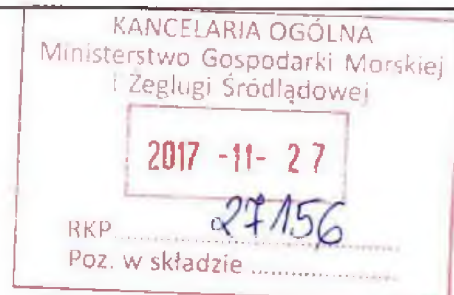
##### **Zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem w trybie art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa**

Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy o portach i przystaniach morskich zgłosił p. Jacek Marzec. W toku prac legislacyjnych nie przedstawił swojej opinii odnośnie projektu.

Załącznik  
do rozporządzenia  
Rady Ministrów  
z dnia 22 sierpnia 2011 r.

**WZÓR URZĘDOWEGO FORMULARZA ZGŁOSZENIA ZAINTERESOWANIA PRACAMI  
NAD PROJEKTEM ZAŁOŻEŃ PROJEKTU USTAWY, PROJEKTEM USTAWY LUB PROJEKTEM  
ROZPORZĄDZENIA**

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - <del>ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH*</del>		
projektem ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw ..... (tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacja zamieszczona w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)		
<b>A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM</b>		
1. <del>Nazwa</del> Imię i nazwisko** JACEK MMARZEC		
2. <del>Adres siedziby</del> /adres miejsca zamieszkania** [REDAKTOWANE]		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail [REDAKTOWANE]		
<b>B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM</b>		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1		
2		
3		
4		
5		
<b>C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY</b>		
Chroniony interes - transparentność procesu stanowienia prawa, konstytucyjnie chroniona wolność zatrudnienia (art 65 ust. 1 Konstytucji RP, swobodny dostęp do rynku usług pilotowych dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje określone odrębnymi przepisami w ramach stacji pilotowej. Postulowane przez spółki pilotowe rozwiązania prawne w istocie zmierzają do ustanowienia monopolu tychże spółek na rynku usług pilotowych ze wszystkimi negatywnymi konsekwencjami. Spółki którym powierzono tylko i wyłącznie prowadzenie stacji pilotowych (wykonywanie czynności materialno-technicznych na rzecz stacji pilotowych) dążą do negacji przepisów i decydowania o tym kto może świadczyć usługi pilotowe, wbrew obowiązującym przepisom. Nie jest konieczna jakakolwiek zmiana obowiązujących przepisów, a jedynie właściwe stosowanie obowiązującego prawa zgodnie z wykładnią tak językową jak i celowościową. Jedynie w przypadku wątpliwości co do możliwości egzekwowania obowiązujących przepisów powinny być dokonane zmiany umożliwiające organom administracji morskiej egzekwowanie tych przepisów, w szczególności wobec osób którym powierzono utrzymywanie stacji pilotowych.		



D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych** zgłoszenia dokonanego dnia ..... (podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)		
F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE		
Imię i nazwisko	Data	Podpis
JACEK MARZEC	20 LISTOPAD 2017	
G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAŃ		
Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia		 (podpis)

- \* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa - treść: "- Zgłoszenie zmiany danych" skreśla się.
- \*\* Niepotrzebne skreślić.

**Pouczenie:**

- Jeżeli zgłoszenie ma na celu uwzględnienie zmian zaistniałych po dacie wniesienia urzędowego formularza zgłoszenia (art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.) lub uzupełnienie braków formalnych poprzedniego zgłoszenia (§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia ..... 2011 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych oraz projektami założeń projektów ustaw Dz. U. Nr ..., poz. ...) w nowym urzędowym formularzu zgłoszenia należy wypełnić wszystkie rubryki, powtarzając również dane, które zachowały swoją aktualność.
- Część B formularza wypełnia się w przypadku zgłoszenia dotyczącego jednostki organizacyjnej oraz w sytuacji, gdy osoba fizyczna, która zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem założeń projektu ustawy lub projektem aktu normatywnego, nie będzie uczestniczyła osobiście w tych pracach.
- W części D formularza, stosownie do okoliczności, uwzględnia się dokumenty, o których mowa w art. 7 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także pełnomocnictwa do wniesienia zgłoszenia lub do reprezentowania podmiotu w pracach nad projektem aktu normatywnego lub projektem założeń projektu ustawy.
- Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.

16/08/KC

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie zaliczenia dróg do kategorii dróg krajowych**

Na podstawie art. 5 ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 oraz z 2019 r. poz. 698 i 730) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Zalicza się do kategorii dróg krajowych odcinki dróg określone w załączniku do rozporządzenia.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**W porozumieniu:**

**MINISTER GOSPODARKI  
MORSKIEJ I ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie zostało opracowane z uwagi na delegację zawartą w art. 5 ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 oraz z 2019 r. poz. 698 i 730), zwaną dalej „ustawą o drogach publicznych”.

Zgodnie z art. 5 ust. 2a ustawy o drogach publicznych, w przypadku konieczności zapewnienia dostępu drogowego w standardzie wymaganym dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do polskich portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.) minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria określone w art. 5 ust. 1.

Projekt rozporządzenia dotyczy zaliczenia do kategorii dróg krajowych następujących odcinków dróg:

(...)

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597). Nie ma również konieczności przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony



w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty przepisami UE.



budżet państwa																			
JST																			
pozostałe jednostki (oddzielnie)																			
Źródła finansowania																			
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		-																	
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>																			
Skutki																			
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)											
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa																		
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw																		
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe																		
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa																		
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw																		
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe																		
Niemierzalne																			
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń																			
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>																			
<input type="checkbox"/> nie dotyczy																			
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).										<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy									
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:										<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:									
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.										<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy									

Komentarz:	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Nie ma konieczności ewaluacji efektów.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak.	

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI**  
**ŚRÓDLĄDOWEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz przebiegu  
granicznej linii ochrony brzegu morskiego**

Na podstawie art. 37 ust. 1d ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 oraz z 2019 r. poz. 125 i 730) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) minimalne poziomy bezpieczeństwa brzegu morskiego;
- 2) położenie granicznej linii ochrony brzegu morskiego;
- 3) odcinki linii brzegowej, dla których zostały wyznaczone minimalne poziomy bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz położenie granicznej linii ochrony brzegu morskiego.

**§ 2. 1.** Minimalny poziom bezpieczeństwa brzegu morskiego o wartości  $N$  określa się przez prawdopodobieństwo zdarzenia sztormu 1 raz na  $N$  lat.

2. Przez sztorm o prawdopodobieństwie zdarzenia 1 raz na  $N$  lat rozumie się sztorm wywołany wiatrem o średniej prędkości 18 m/s, wiejącym na obszarze Morza Bałtyckiego z najbardziej niekorzystnego kierunku w stosunku do brzegu przez 5 godzin, przy jednoczesnym wystąpieniu wysokiego poziomu wody w morzu o prawdopodobieństwie 1 raz na  $N$  lat.

3. Minimalne poziomy bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz odcinki linii brzegowej, dla których zostały wyznaczone, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

---

1) Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

§ 3. Położenie granicznej linii ochrony brzegu morskiego oraz odcinki linii brzegowej, dla których zostało wyznaczone, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

## UZASADNIENIE

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 oraz z 2019 r. poz. 125 i 730) w art. 36 ust. 2 pkt 1 określa pas techniczny jako obszar przeznaczony do „utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymaganiami bezpieczeństwa i ochrony środowiska”. Niniejszy projekt rozporządzenia ma na celu zdefiniowanie pojęcia „wymagań bezpieczeństwa” za pomocą dwóch wskaźników: „poziomu bezpieczeństwa” zapewnianego w pasie technicznym i położenia „granicznej linii ochrony”, z uwzględnieniem sposobu zagospodarowania brzegu, rodzaju brzegu i procesów morfodynamicznych wzdłuż nich zachodzących oraz obszarów podlegających ochronie. Wprowadzone wskaźniki będą obrazować zmiany, które zajdą na brzegu morskim w związku z realizowanymi działaniami. Wyznaczenie poziomów bezpieczeństwa i wytyczenie granicznej linii ochrony będzie miało znaczenie dla skutecznej realizacji działań ochronnych na brzegu morskim, dla efektywnego, bezpiecznego, zrównoważonego korzystania z walorów brzegu morskiego i jego lądowego zaplecza oraz pozwoli na ewaluację Programu ochrony brzegów morskich.

Ponadto, przyjęcie rozporządzenia wiąże się z koniecznością wdrożenia zaleceń NIK z kontroli oceniającej przebieg dotychczasowej realizacji Programu ochrony brzegów morskich. W zaleceniach pokontrolnych wskazano min. na niewystarczająco doprecyzowane mierniki osiągania celów Programu oraz potrzebę weryfikacji zadań realizowanych w ramach Programu.

Poziom bezpieczeństwa brzegu morskiego określa się przez prawdopodobieństwo zdarzenia sztormu, tzn. zapewniany przez system ochrony brzegu poziom bezpieczeństwa 100 oznacza, że osłonięty tym systemem ląd ma zapewnione bezpieczeństwo przed erozją i powodzią morską podczas sztormu o prawdopodobieństwie zdarzenia 1 raz na 100 lat.

Przez sztorm o prawdopodobieństwie zdarzenia 1 raz na 100 lat, rozumie się sztorm wywołany wiatrem o średniej prędkości 18 m/s, wiejącym na obszarze Morza Bałtyckiego z najbardziej niekorzystnego kierunku przez 5 godzin, występujący na tle podwyższonego stanu wody 1 raz na 100 lat.

Dla odcinków brzegu, wzdłuż których poziom bezpieczeństwa określony jest jako N, nie dopuszcza się cofnięcia linii przecięcia zwierciadła wody z lądem przy średnim poziomie morza w następstwie sztormu o prawdopodobieństwie zdarzenia niższym niż N.

(...)

Współrzędne podane w załączniku do rozporządzenia zostały określone w geocentrycznym geodezyjnym układzie współrzędnych GRS80h, wykorzystującym układ odniesienia PL–ETRF89.

Układ współrzędnych GRS80h jest określony zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 października 2012 r. w sprawie państwowego systemu odniesień przestrzennych (Dz. U. poz. 1247).

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597). Nie ma również konieczności przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty przepisami UE.





pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Budżet państwa											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Umożliwienie wyboru bezpiecznej lokalizacji przedsięwzięć lub dostosowanie działań do gwarantowanego poziomu bezpieczeństwa i dynamiki brzegu morskiego.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	jw.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	jw.										
Niemierzalne		Brak.										
		Brak.										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>												
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy						

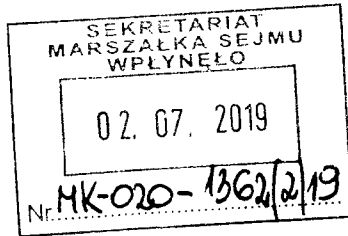
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Brak.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi w momencie wejścia w życie aktu prawnego.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Ocena zapewnienia poziomu bezpieczeństwa oraz położenia granicznej linii brzegowej będzie wykonana w ramach realizacji zadań z zakresu ochrony brzegu morskiego. Planowany jest cykliczny monitoring brzegu morskiego. Dane monitoringowe posłużą do wykonania ewaluacji efektów projektu. Zakładany stan brzegu morskiego będzie określony przez poziomy bezpieczeństwa brzegu oraz graniczną linię ochrony brzegu morskiego.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak.	

WICEPREZES RADY MINISTRÓW  
SEKRETARZ RADY MINISTRÓW

*Jacek Sasin*

Warszawa, 2 lipca 2019 r.

RM-10-47-19



**Pan Marek KUCHCIŃSKI**  
**Marszałek Sejmu**

*Szanowny Panie Marszałku,*

z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, w ślad za przekazanym w dniu 1 lipca 2019 r. projektem ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (UC103) przesyłam w załączeniu tabelę zgodności projektowanych przepisów z przepisami prawa Unii Europejskiej, zgodnie z art. 34 ust. 4a – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej.

*Z wyrazami szacunku*

ORIGINAL PRZYJAZNO W DNIU  
PROPS  
02.09.18  
Mioda

DO  
NA  
DO  
DO  
DROGWA ZA  
DROGWA ZA

## TABELA ZGODNOŚCI

<b>TYTUŁ PROJEKTU:</b>	Ustawa o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw
<b>TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:</b>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów
<b>PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ</b>	

L.p.	Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
<b>Rozporządzenie</b>						
<b>Rozdział 1: PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE</b>						
<b>Przedmiot i zakres stosowania</b>						
1.	<b>Art. 1</b>	1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się:  a) ramy świadczenia usług portowych;  b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat z tytułu usługi portowej i za korzystanie z infrastruktury portowej.	<b>N</b>			

	<p>2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych (zwanymi dalej „usługami portowymi”) na terenie portu albo na drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) bunkrowanie;</li> <li>b) przeładunek;</li> <li>c) cumowanie;</li> <li>d) usługi pasażerskie;</li> <li>e) odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku;</li> <li>f) pilotaż; oraz</li> <li>g) holowanie.</li> </ul> <p>3. Art. 11 ust. 2 ma zastosowanie również do pogłębiania.</p> <p>4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.</p> <p>5. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do portów morskich kompleksowej sieci położonych w regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. W przypadku gdy państwa członkowskie zdecydują o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do takich portów</p>				
--	--	--	--	--	--

		<p>morskich, powiadają o tej decyzji Komisję.</p> <p>6. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie do innych portów morskich. W przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu niniejszego rozporządzenia do innych portów morskich, powiadamia o swojej decyzji Komisję.</p> <p>7. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE ( 1 ) i 2014/24/UE ( 2 ) oraz dyrektywy 2014/25/UE.</p>				
2.	<b>Art. 2</b>	<p>1) „bunkrowanie” oznacza zaopatrywanie statku wodnego w paliwo stałe, ciekłe lub gazowe bądź dowolne inne źródła energii używane do napędzania statku wodnego, jak również na potrzeby ogólnego i specjalnego dostarczania energii na pokładzie statku wodnego podczas postoju w porcie;</p> <p>2) „przeładunek” oznacza organizację i obsługę ładunku między przewożącym ładunek statkiem wodnym a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu ładunku, w tym odprawę, mocowanie, odmocowywanie, sztauowanie, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, bezpośrednio związane z transportem ładunku, ale z</p>	N			



	<p>wyłączeniem – chyba że państwa członkowskie zdecydują inaczej – magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz wszelkich innych usług dotyczących tego ładunku przedstawiających wartość dodaną;</p> <p>3) „właściwy organ” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który – na szczeblu lokalnym, regionalnym lub krajowym – na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych jest upoważniony do prowadzenia działań związanych z organizowaniem działalności portu i jej administrowaniem, wspólnie z podmiotem zarządzającym portem lub w miejsce tego podmiotu;</p> <p>4) „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu lub na terenie portu, który podlega kompetencji podmiotu zarządzającego portem, w tym pozbywanie się wydobytego materiału, w celu umożliwienia statkom uzyskania dostępu do portu; obejmuje ono zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace pogłębiarskie), jak i konserwacyjne prace pogłębiarskie przeprowadzane w celu utrzymania dostępności drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu, nie stanowiąc usługi portowej oferowanej użytkownikowi;</p> <p>5) „podmiot zarządzający portem”</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych, ma za zadanie lub jest uprawniony, również w połączeniu z innymi rodzajami działalności do administrowania i zarządzania na szczeblu lokalnym infrastrukturą portową oraz wykonywania co najmniej jednego z następujących zadań w danym porcie: koordynacja ruchu portowego, zarządzanie ruchem portowym, koordynacja działalności operatorów obecnych w danym porcie lub kontrola działalności operatorów obecnych w danym porcie;</p> <p>6) „cumowanie” oznacza usługi zacumowania i odcumowania, w tym przesuwania wzdłuż nabrzeża, które są wymagane do bezpiecznego funkcjonowania statku w porcie lub na drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu;</p> <p>7) „usługi pasażerskie” oznaczają organizację i obsługę pasażerów, ich bagażu i ich pojazdów między przewożącym pasażerów statkiem a lądem i obejmują również przetwarzanie danych osobowych i przewóz pasażerów w obrębie odpowiedniego terminalu pasażerskiego;</p> <p>8) „pilotaż” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>statku wodnego po drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu lub bezpiecznego manewrowania w porcie;</p> <p>9) „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub właściwego organu za korzystanie z infrastruktury, urządzeń i usług, w tym z drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu, jak również za dostęp do obsługi pasażerów i ładunków, z wyłączeniem czynszu dzierżawnego gruntu i opłat mających równoważny skutek;</p> <p>10) „gromadzenie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku” oznacza odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku przez każde zamocowane na stałe, pływające lub ruchome urządzenie, które może odbierać takie odpady lub pozostałości w rozumieniu definicji zawartej w dyrektywie 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ( 1 );</p> <p>11) „opłata z tytułu usługi portowej” oznacza opłatę pobieraną na rzecz dostawcy usług portowych i uiszczaną przez użytkowników danej usługi;</p> <p>12) „umowa o świadczenie usługi portowej” oznacza formalną i</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>prawnie wiążącą umowę lub akt o równoważnym skutku prawnym między dostawcą usług portowych, a podmiotem zarządzającym portem lub właściwym organem, której przedmiotem jest świadczenie usługi portowej lub usług portowych, bez przesądzenia o sposobie wyznaczania dostawców usług portowych;</p> <p>13) „dostawca usług portowych” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną świadczącą lub zamierzającą świadczyć, za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii;</p> <p>14) „obowiązek świadczenia usługi publicznej” oznacza wymóg określony lub ustalony w celu zapewnienia świadczenia w interesie ogólnym tych usług portowych lub tych działań, których świadczenia operator, mający na uwadze swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się bądź nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach;</p> <p>15) „żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy tymi portami a portami leżącymi w państwach pozaeuropejskich mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą;</p>				
--	---	--	--	--	--

		<p>16) „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajduje się taka infrastruktura i wyposażenie, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załogi i innych osób, a także każda inna infrastruktura niezbędna na terenie portu;</p> <p>17) „holowanie” oznacza udzielanie pomocy statkowi wodnemu przy użyciu holownika w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia do portu lub wyjścia z portu lub bezpiecznego manewrowania w porcie poprzez zapewnienie pomocy podczas manewrów statku wodnego;</p> <p>18) „droga wodna zapewniająca dostęp do portu” oznacza wodny dostęp do portu od strony otwartego morza, taki jak podejście do portu, tory wodne, rzeki, kanały morskie i fiordy, pod warunkiem, że taka droga wodna podlega kompetencji podmiotu zarządzającego portem.</p>				
3.	<b>Art. 3</b>	<p>1. Dostęp do rynku świadczenia usług portowych w portach morskich może, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, podlegać:</p> <p>a) minimalnym wymogom dotyczącym świadczenia usług portowych;</p> <p>b) ograniczeniu liczby dostawców</p>	N			

		<p>usług;</p> <p>c) obowiązkom świadczenia usługi publicznej;</p> <p>d) ograniczeniom związanym z operatorami wewnętrznymi.</p> <p>2. Państwa członkowskie mogą w prawie krajowym postanowić, że nie wprowadzają żadnego z warunków, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii usług portowych.</p> <p>3. Warunki dostępu do urządzeń, instalacji i wyposażenia portu są sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne.</p>			
4.	<b>Art. 4</b>	<p>1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może wymagać, aby dostawcy usług portowych, w tym podwykonawcy, spełniali minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.</p> <p>2. Minimalne wymogi przewidziane w ust. 1 mogą dotyczyć jedynie:</p> <p>a) kwalifikacji zawodowych dostawcy usług portowych, jego personelu lub osób fizycznych, które w sposób rzeczywisty i ciągły kierują działaniami dostawcy usług portowych;</p> <p>b) zdolności finansowej dostawcy usług portowych;</p> <p>c) wyposażenia potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi</p>	<b>T</b>	<b>Art. 1 pkt 2 (Art. 2a)</b>	<p>2) po art. 2 dodaje się art. 2a - 2c w brzmieniu:</p> <p>„Art. 2a. 1. Do organizacji i funkcjonowania portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013 r., str. 1, z późn. zm.), stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej</p>

	<p>portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego wyposażenia na wymaganym poziomie;</p> <p>d) dostępności odpowiedniej usługi portowej dla wszystkich użytkowników, na wszystkich miejscach postoju i bez przerwy w ciągu dnia i nocy przez cały rok;</p> <p>e) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia, oraz pracowników i innych osób;</p> <p>f) spełnienia lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska;</p> <p>g) wypełniania obowiązków w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy, które mają zastosowanie w państwie członkowskim danego portu, w tym spełniania warunków obowiązujących układów zbiorowych, wymogami dotyczącymi załogi i wymogami dotyczącymi godzin pracy i godzin odpoczynku marynarzy oraz z przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących inspekcji pracy;</p> <p>h) dobrej reputacji dostawcy usług portowych, ustalonej zgodnie z wszelkimi mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi</p>		<p>portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017 r., str. 1), zwane dalej "rozporządzeniem nr 2017/352".</p> <p>2. Podmiot zarządzający portem, o którym mowa w ust. 1, jest uprawniony do organizacji usług portowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a, c, e i g rozporządzenia nr 2017/352.</p> <p>3. Organizacja usług, o której mowa w ust. 2, może polegać na:</p> <p>1) wprowadzeniu:</p> <p>a) minimalnych wymogów dotyczących świadczenia usług portowych - w przypadku, gdy będą one niezbędne dla zapewnienia wysokiej jakości usług portowych oraz przy zachowaniu wymagań, o których mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia nr 2017/352,</p> <p>b) ograniczenia liczby dostawców usług portowych.;</p> <p>2) świadczeniu usługi portowej samodzielnie przez podmiot zarządzający lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, zgodnie z art. 8 rozporządzenia 2017/352.</p>	
--	---	--	--	--

	<p>dobrej reputacji, przy uwzględnieniu wszelkich ważnych argumentów podważających wiarygodność dostawcy usług portowych.</p> <p>3. Bez uszczerbku dla ust. 4, w przypadku gdy państwo członkowskie uzna za niezbędne nałożenie wymogu bandery, aby zapewnić pełną zgodność z ust. 2 lit. g) w odniesieniu do statków używanych głównie do czynności holowania lub cumowania w portach położonych na jego terytorium, informuje ono Komisję o swojej decyzji przed publikacją ogłoszenia o zamówieniu lub, w przypadku braku ogłoszenia o zamówieniu, przed nałożeniem wymogu bandery.</p> <p>4. Minimalne wymogi są:</p> <p>a) przejrzyste, obiektywne, niedyskryminacyjne, proporcjonalne i adekwatne do kategorii i charakteru danej usługi portowej;</p> <p>b) przestrzegane do czasu wygaśnięcia prawa do świadczenia usług portowych.</p> <p>5. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczegółową znajomość warunków lokalnych, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia odpowiedni dostęp do informacji na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach.</p> <p>6. W przypadkach przewidzianych w ust. 1 podmiot zarządzający portem</p>				
--	--	--	--	--	--



		<p>lub właściwy organ publikuje minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedurę przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami do dnia 24 marca 2019 r. lub, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ z wyprzedzeniem informują dostawców usług portowych o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.</p> <p>7. Niniejszy artykuł stosuje się bez uszczerbku dla art. 7.</p>				
5.	<b>Art. 5</b>	<p>1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ traktuje dostawców usług portowych w sposób przejrzysty, obiektywny, niedyskryminacyjny i proporcjonalny.</p> <p>2. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w rozsądnym terminie nieprzekraczającym, niezależnie od okoliczności, czterech miesięcy od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa i potrzebnych dokumentów.</p> <p>3. Wszelkie takie rozstrzygnięcia</p>	<b>N</b>			

		<p>odmowne – dokonywane przez podmiot zarządzający portem lub właściwy organ – są należycie uzasadnione na podstawie minimalnych wymogów określonych w art. 4 ust. 2.</p> <p>4. Jakikolwiek ograniczenie lub cofnięcie – przez podmiot zarządzający portem lub właściwy organ – prawa do świadczenia usług portowych jest należycie uzasadnione i zgodne z ust. 1.</p>				
6.	<b>Art. 6</b>	<p>1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może ograniczyć liczbę dostawców usług portowych dla danej usługi portowej z jednego lub większej liczby poniższych powodów:</p> <p>a) deficyt gruntu lub terenów przybrzeżnych lub restrykcje co do możliwości ich użytkowania, pod warunkiem że ograniczenie jest zgodne z decyzjami lub planami uzgodnionymi przez podmiot zarządzający portem i – w stosownych przypadkach – inne organy publiczne właściwe zgodnie z prawem krajowym;</p> <p>b) brak takiego ograniczenia utrudnia wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej zgodnie z art. 7, włączając w to przypadki, gdy taki brak skutkuje ponoszeniem przez podmiot zarządzający portem, właściwy organ lub użytkowników portu nadmiernych</p>	N			

	<p>kosztów związanych z wykonywaniem takich obowiązków;</p> <p>c) brak takiego ograniczenia byłby nie do pogodzenia z potrzebą wykonywania w porcie działań w sposób bezpieczny, chroniony i zrównoważony środowiskowo;</p> <p>d) charakterystyka infrastruktury portu lub charakter ruchu portowego są takie, że nie byłoby możliwe działanie w porcie większej liczby dostawców usług portowych;</p> <p>e) jeżeli ustalono na podstawie art. 35 dyrektywy 2014/25/UE, że sektor lub podsektor portowy, wraz ze swoimi usługami portowymi, w państwie członkowskim prowadzi działalność bezpośrednio podlegającą konkurencji zgodnie z art. 34 tej dyrektywy. W takich przypadkach ust. 2 i 3 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.</p> <p>2. Aby zapewnić zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia uwag w rozsądnym terminie, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje wszelkie propozycje ograniczenia liczby dostawców usług portowych zgodnie z ust. 1 wraz z uzasadnieniem, z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem, licząc od dnia przyjęcia decyzji o ograniczeniu liczby dostawców usług portowych.</p> <p>3. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje przyjętą decyzję o ograniczeniu liczby</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>dostawców usług portowych.</p> <p>4. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zdecyduje o ograniczeniu liczby dostawców usług portowych, jest to zgodne z procedurą selekcji, która jest otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron, niedyskryminacyjna i przejrzysta. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje informacje na temat usługi portowej, która ma być świadczona, i procedury selekcji oraz zapewnia, aby wszystkie podstawowe informacje, które są niezbędne do przygotowania wniosków, były faktycznie dostępne dla wszystkich zainteresowanych stron. Zainteresowane strony otrzymują wystarczająco dużo czasu, aby umożliwić im rzetelną ocenę i przygotowanie wniosku. W normalnych warunkach taki minimalny termin wynosi 30 dni.</p> <p>5. Ust. 4 nie ma zastosowania w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. e) i ust. 7 niniejszego artykułu i w art. 8.</p> <p>6. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub właściwy organ świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, właściwe państwo członkowskie przyjmuje takie środki, które są konieczne do uniknięcia konfliktu interesów. W przypadku</p>				
--	--	--	--	--	--

		<p>braku takich środków liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa, chyba że jeden lub większa liczba powodów wymienionych w ust. 1 uzasadnia ograniczenie liczby dostawców usług portowych do jednego dostawcy.</p> <p>7. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzje, że te z ich portów sieci kompleksowej, które nie spełniają kryteriów art. 20 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, mogą ograniczać liczbę dostawców usług w odniesieniu do danej usługi portowej. Państwo członkowskie informuje Komisję o takiej decyzji.</p>				
7.	<b>Art. 7</b>	<p>1. Państwa członkowskie mogą podejmować decyzje o nałożeniu na dostawców usług portowych obowiązków świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług portowych i mogą przyznać podmiotowi zarządzającemu portem lub właściwemu organowi prawo do nakładania takich obowiązków, aby zapewnić najmniej jedno spośród poniższych:</p> <p>a) dostępność usługi portowej dla wszystkich użytkowników portu, na wszystkich miejscach postoju i bez przerwy w ciągu dnia i nocy przez cały rok;</p> <p>b) dostępność usługi dla wszystkich użytkowników na równych warunkach;</p>	<b>N</b>			

	<p>c) przystępność cenową usługi dla określonych kategorii użytkowników;</p> <p>d) bezpieczeństwo, ochronę lub zrównoważenie środowiskowe działań w porcie;</p> <p>e) świadczenie odpowiednich usług transportowych dla ludności; oraz</p> <p>f) zapewnienie spójności terytorialnej.</p> <p>2. Obowiązki świadczenia usługi publicznej, o których mowa w ust. 1, są jasno określone, przejrzyste, niedyskryminacyjne i weryfikowalne oraz gwarantują równość dostępu dla wszystkich dostawców usług portowych mających siedzibę w Unii.</p> <p>3. W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o nałożeniu obowiązków świadczenia usługi publicznej w przypadku tej samej usługi we wszystkich swoich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem, powiadamia o tych obowiązkach Komisję.</p> <p>4. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług portowych, w odniesieniu do których nałożony jest obowiązek świadczenia usługi publicznej, lub w sytuacji bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może zastosować środek nadzwyczajny. Środek nadzwyczajny może mieć formę bezpośredniego udzielenia</p>				
--	--	--	--	--	--

		zamówienia powierzającego świadczenie usługi innemu dostawcy na okres do dwóch lat. W tym okresie organ zarządzający portem lub właściwy organ albo wszczyna nowe postępowanie w celu wyłonienia dostawcy usług portowych, albo stosuje art. 8. Zbiorowe akcje protestacyjne podejmowane zgodnie z prawem krajowym nie są uważane za zakłócenie usług portowych, w odniesieniu do którego można podjąć środek nadzwyczajny.				
8.	<b>Art. 8</b>	<p>1. Bez uszczerbku dla art. 6 ust. 6 podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może postanowić, że albo będzie świadczyć usługę portową samodzielnie albo będzie to czynić za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, pod warunkiem że art. 4 będzie miał zastosowanie jednakowo do wszystkich operatorów świadczących daną usługę portową. W takim przypadku dostawcę usług portowych uznaje się do celów niniejszego rozporządzenia za operatora wewnętrznego.</p> <p>2. Uznaje się, że podmiot zarządzający portem lub właściwy organ sprawuje nad odrębną prawnie jednostką kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, wyłącznie wtedy, gdy wywiera on decydujący wpływ</p>	N			

		<p>zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje danej jednostki prawnej.</p> <p>3. W przypadkach przewidzianych w art. 6 ust. 1 lit. a)–d) operator wewnętrzny ogranicza się do realizacji powierzonej usługi portowej wyłącznie w porcie lub portach, w odniesieniu do którego(-ych) powierzono mu zadanie świadczenia usługi portowej.</p>				
9.	<b>Art. 9</b>	<p>1. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla prawa unijnego i krajowego, w tym mających zastosowanie postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ wymaga, aby wyznaczony dostawca usług portowych stworzył personelowi warunki pracy zgodne z mającymi zastosowanie obowiązkami w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy oraz przestrzegał norm socjalnych określonych w prawie Unii, prawie krajowym lub umowach zbiorowych.</p> <p>3. W przypadku zmiany dostawcy usług portowych, która wynika z przyznania koncesji lub zamówienia publicznego, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może</p>	N			



		<p>wymagać, aby prawa i obowiązki odchodzącego dostawcy usług portowych wynikające z umowy o pracę lub ze stosunku pracy w rozumieniu prawa krajowego i istniejące w momencie tej zmiany zostały przeniesione na nowo wyznaczonego dostawcę usług portowych. W takim przypadku personel przyjęty wcześniej przez odchodzącego dostawcę usług portowych nabywa prawa jednakowe z tymi, z których mógłby korzystać w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.</p> <p>4. W przypadku gdy, w kontekście świadczenia usług portowych, dochodzi do przeniesienia personelu, w dokumentach przetargowych oraz w umowach o świadczenie usługi portowej wskazuje się personel, którego to dotyczy, a także podaje się przejrzyste informacje na temat umownych praw personelu oraz warunków, zgodnie z którymi pracowników uznaje się za związanych z usługami portowymi.</p>			
10.	<b>Art. 10</b>	<p>1. Niniejszy rozdział oraz art. 21 nie mają zastosowania do przeładunku, usług pasażerskich ani pilotażu.</p> <p>2. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o stosowaniu niniejszego rozdziału i art. 21 do pilotażu. Państwa członkowskie,</p>	<b>T</b>	<b>Art. 1 pkt 2</b> (Art. 2b ust. 1)	Art. 2b. 1. Podmiot wykonujący w transporcie morskim lub wodnym śródlądowym usługę przeładunku lub usługę obsługi pasażerów, jeżeli miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży znajduje się w granicach portu lub przystani morskiej, przekazuje podmiotowi zarządzającemu dane dotyczące:

		informują Komisję o takiej decyzji.			<p>1) wielkości potencjału przeładunkowego wyrażonej odpowiednio w tonach lub jednostkach standardowych, odpowiadających pojemności 20-stopowego kontenera ISO (TEU) oraz wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów – do dnia 31 marca każdego roku według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego,</p> <p>2) liczby obsłużonych pasażerów, z podziałem na pasażerów obsłużonych w ruchu krajowym i międzynarodowym, oraz wielkości przeładunków wyrażonej odpowiednio w tonach lub TEU, z uwzględnieniem, oraz bez uwzględnienia, masy własnej jednostek ładunkowych, a także w podziale na ładunki przywożone oraz wywożone – do dnia 31 marca każdego roku za rok poprzedni.</p> <p>2. Centrum Monitorowania Rybołówstwa, o którym mowa w art. 69 ust. 6 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, przekazuje podmiotowi zarządzającemu dane dotyczące ilości wylądowanych w danym porcie lub przystani morskiej ryb, wyrażonej w tonach, do dnia 31 marca każdego roku za rok poprzedni.</p>	
11.	<b>Art. 11</b>	1. Stosunki finansowe między organami publicznymi a podmiotem zarządzającym portem lub innym podmiotem świadczącym usługi portowe w jego imieniu, który	<b>N</b>			

	<p>otrzymuje środki publiczne, są odzwierciedlone w sposób przejrzysty w systemie księgowym, tak aby wyraźnie wskazywane były:</p> <p>a) środki publiczne udostępniane bezpośrednio przez organy publiczne podmiotowi zarządzającemu danym portem;</p> <p>b) środki publiczne udostępniane przez organy publiczne za pośrednictwem przedsiębiorstw publicznych lub publicznych instytucji finansowych; oraz</p> <p>c) przeznaczenie przyznanych środków publicznych.</p> <p>2. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem otrzymujący środki publiczne świadczy usługi portowe lub pogłębianie samodzielnie lub gdy inny podmiot realizuje takie usługi w jego imieniu, prowadzi on dla tych usług portowych finansowanych ze środków publicznych lub tego pogłębiania finansowanego ze środków publicznych rachunkowość oddzielną od rachunkowości prowadzonej dla innej działalności, w taki sposób, by:</p> <p>a) wszystkie koszty i dochody były prawidłowo przypisywane lub rozliczane na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie zasad rachunkowości kosztowej; oraz</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>b) zasady rachunkowości kosztowej, według których prowadzone są odrębne rachunki, były jasno określone.</p> <p>3. Środki publiczne, o których mowa w ust. 1, obejmują kapitał podstawowy oraz fundusze quasi-kapitałowe, bezzwrotne dotacje, dotacje podlegające zwrotowi jedynie w określonych okolicznościach, pożyczki, w tym limity zadłużenia w rachunku bieżącym i zaliczkowe wypłaty na poczet zastrzyków kapitałowych, gwarancje udzielone podmiotowi zarządzającemu portem przez organy publiczne oraz wszelkie inne formy wsparcia finansowego ze środków publicznych.</p> <p>4. Podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu przechowuje informacje dotyczące stosunków finansowych, o których mowa w ust. 1 i 2, przez pięć lat od zakończenia roku budżetowego, którego dotyczą dane informacje.</p> <p>5. Podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie członkowskim informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, i wszelkie dodatkowe informacje, które organ ten uzna za niezbędne dla dokonania kompleksowej analizy przedstawionych danych oraz oceny</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>zgodności z niniejszym rozporządzeniem zgodnie z regułami konkurencji. Takie informacje są udostępniane Komisji, na jej wniosek, przez odpowiedni organ. Informacje są przekazywane w terminie trzech miesięcy od daty złożenia wniosku.</p> <p>6. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu, który nie otrzymał środków publicznych w poprzednich latach obrachunkowych, ale zaczyna korzystać z finansowania publicznego, podmiot ten stosuje on przepisy ust. 1 i 2 od roku obrachunkowego następującego po przekazaniu środków publicznych.</p> <p>7. W przypadku gdy środki publiczne są wypłacane jako rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej, wykazywane są osobno w odpowiednich rachunkach i nie mogą być przekazywane na potrzeby jakiegokolwiek innej usługi lub działalności gospodarczej.</p> <p>8. Państwa członkowskie mogą postanowić, że ust. 2 niniejszego artykułu nie ma zastosowania do tych z ich portów sieci kompleksowej, które nie spełniają kryteriów określonych w art. 20 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w przypadku gdy skutkuje to nieproporcjonalnymi obciążeniami administracyjnymi, pod warunkiem</p>				
--	---	--	--	--	--

		że wszelkie otrzymane środki publiczne i ich wykorzystanie do celów świadczenia usług portowych pozostają w pełni przejrzyste w systemie rachunkowości. Państwo członkowskie informuje Komisję z wyprzedzeniem o takiej decyzji.			
12.	<b>Art. 12</b>	<p>1. Opłaty za usługi świadczone przez operatora wewnętrznego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, opłaty za usługi pilotażu, które nie podlegają skutecznej konkurencji oraz opłaty pobierane przez dostawców usług portowych, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), są ustalane w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny oraz są proporcjonalne do kosztu wyświadczonej usługi.</p> <p>2. Płatności dotyczące opłat z tytułu usług portowych mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. W takim przypadku dostawca usług portowych oraz, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający portem powinny zapewnić, by kwota opłaty z tytułu usługi portowej pozostawała łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika usługi portowej.</p> <p>3. Dostawca usług portowych udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie</p>	<b>T</b>	<b>Art. 5</b> (art. 10 ust. 1 i 4)	<p><b>Art. 5.</b> W ustawie z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2002 r. poz. 1361, z 2004 r. poz. 959, z 2005 r. poz. 1683 oraz z 2010 r. poz. 1508) w art. 10:</p> <p>1) ust. 1 otrzymuje brzmienie : „1. Statki wnoszą opłatę za odbiór odpadów ze statków, zwaną dalej „opłatą”. Opłata może być pobierana wraz z opłatami portowymi, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz.....), pod warunkiem zapewnienia możliwości odróżnienia jej od tych opłat.”;</p> <p>2) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Odbiór dodatkowych ilości odpadów ze statków nieobjętych opłatą, o której mowa w ust. 1, następuje za opłatą dodatkową.</p>

		członkowskim wszelkie stosowne informacje dotyczące elementów, które stanowią podstawę dla określenia struktury i poziomu opłat z tytułu usług portowych, które wchodzą w zakres stosowania ust. 1.			
13.	<b>Art. 13</b>	<p>1. Państwa członkowskie zapewniają pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Nie uniemożliwia to dostawcom usług portowych, którzy korzystają z infrastruktury portowej, pobierania opłat z tytułu usług portowych.</p> <p>2. Płatności dotyczące opłat za korzystanie z infrastruktury portowej mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat z tytułu usług portowych. W takim przypadku podmiot zarządzający portem powinien zapewnić, aby kwota opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej pozostawała łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika infrastruktury portowej.</p> <p>3. Aby wzmocnić skuteczność systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, struktura i poziom opłat za korzystanie z infrastruktury portowej są określane zgodnie z własną strategią handlową i planami inwestycyjnymi danego portu oraz są zgodne z regułami konkurencji. W stosownych przypadkach takie opłaty są także zgodne z ogólnymi wymogami</p>	<b>T</b>	<p><b>Art. 1</b> <b>pkt 8</b> (Art. 8)</p>	<p>8) art. 8 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 8. 1. Za korzystanie z infrastruktury portowej pobierane są opłaty portowe.</p> <p>2. Opłaty portowe pobiera od użytkowników infrastruktury portowej podmiot zarządzający, mając na względzie zasady równego traktowania i niedyskryminacji użytkowników infrastruktury portowej oraz potrzeby w zakresie budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej.</p> <p>3. Nie pobiera się opłat portowych od jednostek pływających i pojazdów drogowych lub kolejowych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, administracji morskiej, administracji rybołówstwa morskiego, Państwowej Inspekcji Sanitarnej, Inspekcji Weterynaryjnej, Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Inspekcji Ochrony Środowiska, Inspektora do spraw Substancji Chemicznych, Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Państwowej Inspekcji</p>

		<p>określonymi w ramach ogólnej polityki dotyczącej portów danego państwa członkowskiego.</p> <p>4. Bez uszczerbku dla ust. 3 opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą być zróżnicowane w zależności od własnej strategii gospodarczej i polityki planowania przestrzennego danego portu, w odniesieniu między innymi do pewnych kategorii użytkowników, lub w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żegluga morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej lub niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria takiego zróżnicowania są przejrzyste, obiektywne i niedyskryminacyjne, a także są spójne z prawem konkurencji, w tym z przepisami dotyczącymi pomocy państwa. Opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą uwzględniać koszty zewnętrzne i mogą być zróżnicowane w zależności od praktyk handlowych.</p> <p>5. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia, by użytkownicy portu oraz przedstawiciele lub stowarzyszenia użytkowników portu byli informowani o charakterze i poziomie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia,</p>			<p>Farmaceutycznej, Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Policji, Państwowej Straży Pożarnej, a także jednostek używanych wyłącznie do ratowania życia na morzu oraz używanych wyłącznie do zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów.</p> <p>4. Nie pobiera się opłat portowych, na zasadzie wzajemności, od jednostek pływających i pojazdów drogowych lub kolejowych sił zbrojnych Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego.</p> <p>5. W uzasadnionych przypadkach, podmiot zarządzający może, czasowo lub na stałe, z zachowaniem zasady równego traktowania i niedyskryminacji zwolnić z opłat portowych inne niż wymienione w ust. 3 i 4 jednostki pływające, pojazdy drogowe lub kolejowe, o ile nie są one używane do prowadzenia działalności gospodarczej w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej.”;</p>	
--	--	--	--	--	---	--



		<p>by użytkownicy infrastruktury portowej byli informowani o wszelkich zmianach w charakterze lub poziomie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej z przynajmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem, licząc od dnia, w którym te zmiany stały się skuteczne. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ nie ma obowiązku ujawniania tych różnic w opłatach, które wynikają z indywidualnych negocjacji.</p> <p>6. Podmiot zarządzający portem udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie członkowskim informacje, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz wszelkie stosowne informacje dotyczące elementów służących za podstawę określenia struktury i poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Taki organ udostępnia informacje Komisji na jej wniosek.</p>				
14.	<b>Art. 14</b>	<p>Dostawcy usług portowych zapewniają, aby pracownicy otrzymywali szkolenie niezbędne do zdobycia wiedzy, która ma podstawowe znaczenie dla ich pracy, ze szczególnym naciskiem na aspekty dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa, oraz aby wymogi szkoleniowe były regularnie aktualizowane w celu sprostania wyzwaniom związanym z innowacjami technologicznymi.</p>	<b>N</b>			

15.	<b>Art. 15</b>	<p>1. Podmiot zarządzający portem konsultuje się, zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, z użytkownikami portu w sprawie polityki pobierania opłat, w tym w przypadkach objętych art. 8. Takie konsultacje obejmują wszelkie istotne zmiany opłat za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłat z tytułu usług portowych w przypadkach, gdy operatorzy wewnętrzni świadczą usługi portowe w ramach obowiązków świadczenia usługi publicznej.</p> <p>2. Podmiot zarządzający portem konsultuje się, zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, z użytkownikami portu i innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami w zasadniczych kwestiach w ramach jego kompetencji dotyczących:</p> <p>a) koordynacji usług portowych na terenie portu;</p> <p>b) środków służących poprawie połączeń z zapleczem, w tym środków służących rozwojowi i poprawie wydajności transportu kolejowego i śródlądowymi drogami wodnymi;</p> <p>c) efektywności procedur administracyjnych w porcie oraz środków służących ich uproszczeniu;</p>	N			
-----	----------------	--	---	--	--	--

		<p>d) kwestii środowiskowych;</p> <p>e) planowania przestrzennego; oraz</p> <p>f) środków służących zapewnieniu bezpieczeństwa na terenie portu, w tym, w stosownych przypadkach, zdrowia i bezpieczeństwa pracowników portowych.</p> <p>3. Dostawcy usług portowych udostępniają użytkownikom portu odpowiednie informacje na temat charakteru i poziomu opłat z tytułu usługi portowej.</p> <p>4. Przy wykonywaniu swoich obowiązków na mocy niniejszego artykułu podmiot zarządzający portem i dostawcy usług portowych przestrzegają poufności szczególnie chronionych informacji handlowych.</p>			
16.	<b>Art. 16</b>	<p>1. Każde państwo członkowskie zapewnia skuteczną procedurę rozpatrywania skarg wynikających ze stosowania niniejszego rozporządzenia w jego portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem.</p> <p>2. Skargi są rozpatrywane w sposób unikający konfliktu interesów i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem i dostawców usług portowych. Państwa członkowskie zapewniają skuteczny</p>	<b>T</b>	<p><b>Art. 3</b> <b>pkt 7 i 8</b> (art. 42 ust. 2; Art. 45a)</p>	<p>7) w art. 42 w ust. 2: b) w pkt 34 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 35 w brzmieniu: „35) związane z wykonywaniem zadań odpowiedniego organu, o którym mowa w art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 3 i art. 13 ust. 6 oraz art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z</p>

	<p>rozdział między funkcjami, z jednej strony, rozpatrywania skarg a, z drugiej strony, wykonywania prawa własności i zarządzania portami, świadczenia usług portowych i korzystania z portów. Skargi są rozpatrywane w sposób bezstronny i przejrzysty oraz z należytym poszanowaniem prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>3. Skargi składa się w państwie członkowskim portu, w którym spór ma domniemane źródło. Państwa członkowskie zapewniają, by użytkownicy portów i inne zainteresowane strony były informowane o tym, gdzie i jak składać skargi, oraz jakie organy są odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg.</p> <p>4. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg współpracują, w stosownych przypadkach, w celu wzajemnej pomocy w sporach obejmujących strony mające siedzibę w różnych państwach członkowskich.</p> <p>5. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg mają, zgodnie z prawem krajowym, prawo wymagać od podmiotów zarządzających portami, dostawców usług portowych i użytkowników portu, aby przekazywali im informacje</p>		<p>03.03.2017 r., str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2017/352”.”;</p> <p>8) po art. 43a dodaje się art. 43aa w brzmieniu:</p> <p>„Art. 43aa. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na położenie portu, rozpatruje skargi dotyczące naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2017/352 zgodnie z art. 16 tego rozporządzenia.</p> <p>2. Do skargi dołącza się informacje i dokumenty potwierdzające naruszenie rozporządzenia nr 2017/352.</p> <p>3. Dyrektor urzędu morskiego zwraca się odpowiednio do podmiotu zarządzającego w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, dostawcy usług portowych lub użytkownika portu w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, których dotyczy skarga, o przedstawienie, w terminie uzależnionym od stopnia skomplikowania sprawy, jednak nie dłuższym niż 3 miesiące, stanowiska wraz z uzasadnieniem.</p> <p>4. Dyrektor urzędu morskiego załatwia skargę bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania ostatniego ze stanowisk, o których mowa w ust. 3.</p> <p>5. W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do rozpatrywania skarg, o których mowa w ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.</p> <p>6. W przypadku stwierdzenia</p>	
--	--	--	---	--

		<p>odnoszące się do skargi.</p> <p>6. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg mają, zgodnie z prawem krajowym, prawo do podejmowania decyzji, które są wiążące, z zastrzeżeniem kontroli sądowej, w stosownych przypadkach.</p> <p>7. W terminie do dnia 24 marca 2019 r. państwa członkowskie informują Komisję o procedurze rozpatrywania skarg i wskazują organy, o których mowa w ust. 3, a następnie informują ją o wszelkich zmianach tych informacji. Komisja publikuje i regularnie uaktualnia takie informacje na swojej stronie internetowej.</p> <p>8. Państwa członkowskie wymieniają się, w stosownych przypadkach, ogólnymi informacjami dotyczącymi stosowania niniejszego artykułu. Komisja wspiera tego rodzaju współpracę.</p>			<p>naruszenia przepisów rozporządzenia 2017/352 przez podmiot zarządzający lub dostawcę usług portowych, dyrektor urzędu morskiego określa, w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.”;</p>	
17.	<b>Art. 17</b>	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby użytkownicy portów i inne zainteresowane strony zostali poinformowani o odpowiednich organach, o których mowa w art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 3 i art. 13 ust. 6. Państwa członkowskie informują również Komisję o tych organach do dnia 24 marca 2019 r., a następnie o wszelkich zmianach tych informacji. Komisja publikuje i regularnie uaktualnia takie informacje na swojej</p>	<b>N</b>			

		stronie internetowej.				
18.	<b>Art. 18</b>	<p>1. Każda strona posiadająca uzasadniony interes ma prawo do odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez podmiot zarządzający portem, właściwy organ lub każdy inny odpowiedni organ krajowy. Organy odwoławcze są niezależne od zaangażowanych stron i mogą być sądami.</p> <p>2. Jeżeli organ odwoławczy, o którym mowa w ust. 1, nie jest organem sądowym, podaje on uzasadnienie swoich decyzji na piśmie. Jego decyzje podlegają również kontroli ze strony sądu krajowego.</p>	<b>T</b>	Art. 57 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205 z późn. zm.)	Art. 57 ust. 2. Od decyzji, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.	
19.	<b>Art. 19</b>	Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadają o tych środkach Komisję w terminie do dnia 24 marca	<b>T</b>	<b>Art. 3 pkt 10-12</b> (Art. 56b-56c, 57, 59 ust. 4)	10) po art. 56a dodaje się art. 56b i art. 56c w brzmieniu:  „Art. 56b. 1. Podmiot zarządzający w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 4 ust. 2 i 4-6, art. 5, art. 6 ust. 1-6, art. 8 ust. 1 i 3, art. 9 ust. 2 i 4, art. 11 ust. 1-7 oraz art. 12 – 15 rozporządzenia nr 2017/352, podlega	

		<p>2019 r. oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszystkich późniejszych zmianach ich dotyczących.</p>		<p>karze pieniężnej do 1 000 000 zł.</p> <p>2. Dostawca usług portowych w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 8 ust. 3, art. 11 ust. 1-7, art. 12 i 14 oraz art. 15 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 2017/352, podlega karze pieniężnej do 1 000 000 zł.</p> <p>3. Tej samej karze podlega:</p> <p>1) podmiot zarządzający, dostawca usług portowych lub użytkownik portu w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który w terminie wyznaczonym przez dyrektora urzędu morskiego nie przedstawi stanowiska, o którym mowa w art. 43aa ust. 3 lub</p> <p>2) podmiot zarządzający lub dostawca usług portowych, którzy nie usuną nieprawidłowości zgodnie z art. 43aa ust. 6.</p> <p>Art. 56c. Podmiot, który nie przekazuje służbie hydrograficznej kopii danych pomiarowych uzyskanych z pomiarów hydrograficznych przeprowadzonych na polskich obszarach morskich zgodnie z art. 41c ust. 1, podlega karze pieniężnej do 500 000 zł.”;</p> <p>11) w art. 57:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 55-56c, wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>administracyjnej.”;</p> <p>b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:</p> <p>„3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z wyłączeniem decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 56a ust. 1 oraz art. 56b.</p> <p>4. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 55-56c, ustala dyrektor urzędu morskiego, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;</p> <p>12) w art. 59 ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. Kary ustalone na podstawie art. 55-56c, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.</p>	
20.	<b>Art. 20</b>	<p>Nie później niż w dniu 24 marca 2023 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia.</p> <p>Sprawozdanie to uwzględnia wszelkie postępy poczynione w ramach</p>	<b>N</b>			



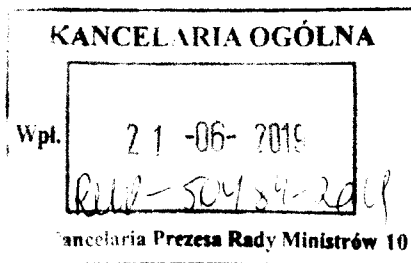
		komitetu sektorowego dialogu społecznego Unii w sprawie portów.				
21.	<b>Art. 21</b>	<p>1. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do umów o świadczenie usługi portowej, które zostały zawarte przed dniem 15 lutego 2017 r. i mają ograniczony okres obowiązywania</p> <p>2. Umowy o świadczenie usługi portowej zawarte przed dniem 15 lutego 2017 r., które mają nieograniczony okres obowiązywania lub mają skutek podobny, muszą zostać zmienione w celu zapewnienia ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 1 lipca 2025 r.</p>	N			
22.	<b>Art. 22</b>	<p>Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie jest stosowane od dnia 24 marca 2019 r.</p>	N			



Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.547.2018 / 26 / ar

Dot. RM-10-47-19 nowy tekst z 17.06.2019 r.



Warszawa, 18 czerwca 2019 r.

KPRM



Pan Jacek Sasin  
Wiceprezes Rady Ministrów  
Sekretarz Rady Ministrów

#### Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw*, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

*Szanowny Panie Premierze,*

w związku z przedłożonym projektem pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
Piotr Wawrzyk  
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Marek Gróbarczyk  
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej