

## USTAWA

z dnia

### **o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym<sup>1), 2)</sup>**

#### Rozdział 1

#### **Przepisy ogólne**

**Art. 1.** Ustawa reguluje:

- 1) zasady udzielania wsparcia finansowego armatorom śródlądowym;
- 2) funkcjonowanie Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 3) funkcjonowanie Funduszu Rezerwowego.

**Art. 2.** Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) armator – właściciela statku lub osobę, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu;
- 2) efekt ekologiczny – efekt uzyskany przez armatora w wyniku:
  - a) zakupu statku jako ekologicznej formy transportu w celu wspomagania ekologicznych form transportu,
  - b) modernizacji lub remontu statku w celu ochrony środowiska w żegludze śródlądowej, polegający na ograniczeniu negatywnego lub potencjalnie negatywnego oddziaływania statku na środowisko, osiągnięty co najmniej przez:
    - zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powstających w wyniku użytkowania statku lub
    - zmniejszenie ryzyka powstania awarii lub poważnej awarii w wyniku użytkowania statku, lub

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą:

- 1) zmienia się ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej;
- 2) uchyla się ustawę z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

<sup>2)</sup> Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271 oraz Dz. Urz. UE L 163 z 29.05.2014, str. 15).

- zwiększenie udziału energii wytwarzanej z odnawialnych źródeł energii wykorzystywanej na statku, lub
  - zwiększenie udziału wykorzystania paliw alternatywnych do napędu statku;
- 3) pozytywny efekt ekonomiczny – efekt uzyskany przez armatora w wyniku zakupu, modernizacji lub remontu statku, polegający na:
- a) wzroście ilości ładunków lub liczby pasażerów przewożonych śródlądowymi drogami wodnymi lub
  - b) zmniejszeniu średniego zużycia paliwa przez statek, lub
  - c) wzroście dopuszczalnej liczby pasażerów statku, lub
  - d) zwiększeniu nośności statku, lub
  - e) zwiększeniu wydajności statku w zakresie prowadzonych prac utrzymaniowych lub modernizacyjnych śródlądowych dróg wodnych;
- 4) statek – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a, b oraz f ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128, z późn. zm.<sup>3)</sup>).

## Rozdział 2

### Wsparcie finansowe armatorów śródlądowych

**Art. 3.** 1. Na wniosek armatora udziela się kredytu preferencyjnego na współfinansowanie zakupu, modernizacji lub remontu statku.

2. Wysokość oprocentowania kredytu preferencyjnego wynosi 0,4 stopy redyskonta weksli określonej przez Narodowy Bank Polski.

**Art. 4.** 1. O udzielenie kredytu preferencyjnego może ubiegać się armator:

- 1) wykonujący działalność gospodarczą zarejestrowaną w Rzeczypospolitej Polskiej, polegającą na:
  - a) przewozie ładunków,
  - b) wykonywaniu prac utrzymaniowo-modernizacyjnych na śródlądowych drogach wodnych,
  - c) przewozie pasażerów na statkach przeznaczonych lub używanych do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 2) nieposiadający zaległości z tytułu:
  - a) podatków stanowiących dochód budżetu państwa,

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1137 i 1694 oraz z 2019 r. poz. 125, 642, 730 i ...

- b) składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne,
  - c) opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 3) posiadający zdolność kredytową w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 2187, z późn. zm.<sup>4)</sup>);
  - 4) który przeznaczy kredyt preferencyjny na współfinansowanie zakupu, modernizacji lub remontu statku, innego niż mały statek;
  - 5) który wykaże planowany efekt ekologiczny lub planowany pozytywny efekt ekonomiczny;
  - 6) który nie naruszył obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1 – w przypadku wnioskowania o kolejny kredyt preferencyjny.

2. Mały statek, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, jest to statek, którego długość kadłuba jest mniejsza niż 20 m. Do małych statków nie zalicza się, niezależnie od ich wymiarów, statków dopuszczonych do przewozu więcej niż 12 pasażerów, promów oraz statków przystosowanych do prowadzenia zestawów holowanych, pchanych lub sprzężonych, o ile takie zestawy nie składają się z małych statków.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „BGK”, udziela kredytu preferencyjnego w sposób i na zasadach określonych w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe.

4. BGK udziela kredytu preferencyjnego w przypadku spełnienia warunków przewidzianych w ustawie oraz otrzymania pozytywnej opinii do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego.

**Art. 5.** W przypadku armatorów, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. c, ogólna kwota kredytów preferencyjnych, które mogą zostać im udzielone w danym roku, nie może przekroczyć 30% kwoty środków przeznaczonych na kredyty preferencyjne w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

**Art. 6.** 1. Opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego wydaje się z uwzględnieniem następujących kryteriów:

- 1) rodzaju działalności gospodarczej wykonywanej przez armatora, mając na względzie potrzebę zapewnienia wsparcia dla przewozu ładunków;

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2243 i 2354 oraz z 2019 r. poz. 326, 730, 875 i 1074.

2) efektów ekologicznych lub pozytywnych efektów ekonomicznych planowanych do osiągnięcia przez armatora, mając na względzie przewidywaną możliwość ich osiągnięcia oraz ich wielkość.

2. Ocena kryteriów, o których mowa w ust. 1, jest dokonywana na podstawie analizy porównawczej wniosków o udzielenie kredytu preferencyjnego, które wpłynęły w okresie 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego.

3. W przypadku braku wniosków, o których mowa w ust. 2, wydając opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, ocenia się przewidywaną możliwość osiągnięcia planowanego efektu ekologicznego lub planowanego pozytywnego efektu ekonomicznego.

4. Negatywną opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego wydaje się, w przypadku gdy na podstawie analizy przesłanek, o których mowa w ust. 1 albo 3, nie jest zasadne przyznanie armatorowi kredytu preferencyjnego.

5. Negatywną opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego wydaje się również w przypadku, gdy armator nie spełnia któregokolwiek z warunków, o których mowa art. 4 ust. 1 pkt 1 i 4–6.

**Art. 7. 1.** Wniosek o udzielenie kredytu preferencyjnego zawiera:

- 1) dane identyfikujące armatora;
- 2) wnioskowaną wysokość kredytu preferencyjnego;
- 3) proponowany sposób i terminy wypłaty kredytu preferencyjnego;
- 4) opis przeznaczenia kredytu preferencyjnego oraz planowanego efektu ekologicznego lub planowanego pozytywnego efektu ekonomicznego;
- 5) łączne koszty i strukturę kosztów przedsięwzięcia;
- 6) strukturę finansowania z podziałem na źródła;
- 7) termin oraz harmonogram realizacji przedsięwzięcia;
- 8) źródła spłaty kredytu preferencyjnego;
- 9) proponowany sposób spłaty kredytu preferencyjnego, w tym proponowany okres karencji;
- 10) proponowane formy zabezpieczenia spłaty kredytu preferencyjnego.

2. Armator załącza do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–5.

**Art. 8. 1.** Kredyt preferencyjny udzielony armatorowi, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a:

- 1) na zakup lub remont statku może być częściowo umorzony do wysokości:

- a) 10% wykorzystanej kwoty kredytu preferencyjnego – w przypadku kredytu udzielonego na zakup lub remont statku młodszego niż 5 lat,
  - b) 5% wykorzystanej kwoty kredytu preferencyjnego – w przypadku kredytu udzielonego na zakup lub remont statku w wieku od 5 do 15 lat,
- 2) na modernizację statku może być częściowo umorzony do wysokości 25% wykorzystanej kwoty kredytu preferencyjnego
- jednak do wysokości nie większej niż część kredytu pozostająca do spłaty.

2. Wiek statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, ustala się na dzień wystąpienia armatora z wnioskiem o umorzenie części kredytu preferencyjnego, a liczy od daty jego budowy.

**Art. 9.** 1. O umorzenie części kredytu preferencyjnego może ubiegać się armator, który:

- 1) na dzień złożenia wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego prowadzi działalność, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit a;
- 2) złoży wniosek o umorzenie części kredytu preferencyjnego w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego;
- 3) terminowo wykonuje obowiązki wynikające z umowy kredytu preferencyjnego;
- 4) wykorzystał kredyt preferencyjny zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie kredytu preferencyjnego;
- 5) nie posiada zaległości z tytułu:
  - a) podatków stanowiących dochód budżetu państwa,
  - b) składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne,
  - c) opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

2. BGK umarza część kredytu preferencyjnego w przypadku spełnienia warunków przewidzianych w ustawie oraz otrzymania pozytywnej opinii do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego.

**Art. 10.** 1. Opinię do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego wydaje się z uwzględnieniem następujących kryteriów:

- 1) okresu wykonywanej działalności, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a, mając na względzie wspieranie armatorów prowadzących taką działalność stale lub przez dłuższy okres;

2) minimalnej liczby członków załogi statku, którego dotyczy kredyt preferencyjny, mając na względzie potrzebę utrzymania lub zwiększenia poziomu zatrudnienia w żegludze śródlądowej.

2. Ocena kryteriów, o których mowa w ust. 1, jest dokonywana na podstawie analizy porównawczej wniosków o umorzenie części kredytu preferencyjnego, które wpłynęły w okresie 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego.

3. W przypadku braku wniosków, o których mowa w ust. 2, wydając opinię do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego, ocenia się tylko spełnienie warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 4.

4. Negatywną opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego wydaje się, w przypadku gdy na podstawie analizy przesłanek, o których mowa w ust. 1, nie jest zasadne przyznanie armatorowi umorzenia części kredytu preferencyjnego.

5. Negatywną opinię do wniosku o umorzenie kredytu preferencyjnego wydaje się również w przypadku, gdy armator nie spełnia któregokolwiek z warunków, o których mowa art. 9 ust. 1 pkt 1 i 4.

**Art. 11.** 1. Wniosek o umorzenie części kredytu preferencyjnego zawiera:

- 1) dane identyfikujące armatora;
- 2) numer i datę zawartej umowy kredytu preferencyjnego;
- 3) zakres oraz proponowaną wysokość umorzenia kredytu preferencyjnego;
- 4) okres wykonywanej działalności, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a;
- 5) opis wykorzystania kredytu preferencyjnego.

2. Armator załącza do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego dokumenty potwierdzające wiek statku oraz spełnienie warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1, 4 i 5.

**Art. 12.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz wymaganych dokumentów, które załącza się do:

- 1) wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego,
- 2) wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego

– mając na uwadze potrzebę uzyskania niezbędnych informacji do rozpatrzenia tych wniosków.

**Art. 13.** 1. W okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego armator nie może zbyć statku, na którego zakup, modernizację lub remont uzyskał kredyt preferencyjny, z wyjątkiem przypadku gdy:

- 1) dokonał spłaty zobowiązań wynikających z umowy kredytu preferencyjnego albo
- 2) uzyskał zgodę BGK na przeniesienie zobowiązań wynikających z umowy kredytu preferencyjnego na nabywcę statku, który spełnia warunki do udzielenia kredytu preferencyjnego, oraz pozytywną opinię do wniosku o zgodę na zbycie statku.

2. Armator we wniosku o zgodę na zbycie statku przedstawia opis wykorzystania kredytu preferencyjnego oraz załącza do tego wniosku dokumenty potwierdzające wykorzystanie kredytu preferencyjnego zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie kredytu preferencyjnego.

3. BGK po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w ust. 2, niezwłocznie przekazuje go wraz z załączonymi dokumentami do organu wydającego opinię.

4. Pozytywną opinię do wniosku o zgodę na zbycie statku wydają się w przypadku wykorzystania kredytu preferencyjnego zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie kredytu preferencyjnego.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, do nabywcy statku stosuje się odpowiednio art. 4, art. 6 i art. 7.

**Art. 14.** W przypadku zbycia statku w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 2, armator jest obowiązany do:

- 1) spłaty zobowiązań wynikających z umowy kredytu preferencyjnego;
- 2) zwrotu pomocy *de minimis* otrzymanej ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej w wyniku uzyskania kredytu preferencyjnego i umorzenia części kredytu preferencyjnego.

**Art. 15.** 1. Armatorom refinansuje się zakup następujących kategorii składników wyposażenia statku:

- 1) środków ratunkowych,
- 2) oznakowania nawigacyjnego,
- 3) środków sygnałowych,
- 4) środków łączności radiotelefonicznej,
- 5) urządzeń nawigacyjnych,

6) urzędów wykorzystujących nowe technologie na statkach  
– jeżeli w danym roku kalendarzowym przewidziano środki przeznaczone na ten cel w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu go obsługującego informacje o wysokości środków przeznaczonych w danym roku kalendarzowym w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej na refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku oraz o ich wyczerpaniu.

3. Maksymalna liczba refinansowanych w okresie 3 kolejnych lat kalendarzowych składników wyposażenia statku przypadających na jeden statek nie może przekroczyć:

- 1) 10 – w przypadku składników wchodzących w skład kategorii środków ratunkowych, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) 3 – w przypadku składników wchodzących w skład każdej z kategorii, o których mowa w ust. 1 pkt 2–6.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, po zasięgnięciu opinii Rady Żeglugi Śródlądowej, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy wykaz składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany, oraz ich liczbę przypadającą na jeden statek dla poszczególnych składników, spośród kategorii składników wyposażenia statku, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze potrzebę dostosowania statków do obowiązujących wymagań w zakresie bezpieczeństwa żeglugi.

**Art. 16.** 1. BGK refinansuje zakup składnika wyposażenia statku w wysokości 50% jego ceny zapłaconej przez armatora.

2. O refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku może się ubiegać armator, który:

- 1) złoży wniosek o refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku w roku, w którym zakupił ten składnik;
- 2) nie posiada zaległości z tytułu:
  - a) podatków stanowiących dochód budżetu państwa,
  - b) składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne,
  - c) opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Art. 17.** 1. Wniosek o refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku zawiera:



- 1) dane identyfikujące armatora;
- 2) określenie składnika wyposażenia statku, którego zakup będzie refinansowany, i dane go identyfikujące;
- 3) nazwę i numer rejestracyjny statku, na którym znajduje się zakupiony składnik wyposażenia statku;
- 4) numer rachunku bankowego wnioskodawcy albo rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, której członkiem jest armator, na które mają zostać przekazane środki z tytułu refinansowania.

2. Do wniosku o refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku załącza się:

- 1) dokumenty potwierdzające jego zakup i cenę;
- 2) zaświadczenie wydane przez naczelnika właściwego urzędu skarbowego o niezaleganiu w podatkach stanowiących dochód budżetu państwa, sporządzone nie wcześniej niż 30 dni przed dniem złożenia wniosku;
- 3) zaświadczenie wydane przez właściwy oddział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, że armator nie zalega z zapłatą składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne, sporządzone nie wcześniej niż 30 dni przed dniem złożenia wniosku;
- 4) oświadczenie armatora, że nie posiada zaległości z tytułu opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 5) kopię dokumentu bezpieczeństwa statku, na którym znajduje się składnik wyposażenia statku objęty wnioskiem o refinansowanie.

**Art. 18.** 1. Armator, któremu refinansowano zakup składnika wyposażenia statku, jest obowiązany do posiadania tego składnika na statku wskazanym we wniosku, o którym mowa w art. 17 ust. 1, przez okres 3 lat od dnia refinansowania, z wyjątkiem przypadku:

- 1) przekazania tego składnika do naprawy – przez okres niezbędny do jego naprawy i ponownego umieszczenia na statku;
- 2) trwałego uszkodzenia tego składnika uniemożliwiającego jego dalszą eksploatację;
- 3) utraty tego składnika wskutek okoliczności, za które armator nie ponosi odpowiedzialności;
- 4) zbycia statku, na którym zgodnie z wnioskiem, o którym mowa w art. 17 ust. 1, znajduje się ten składnik;
- 5) zwrotu refinansowania.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3, armator jest obowiązany w terminie 7 dni od dnia usunięcia ze statku składnika wyposażenia statku przedstawić dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej oświadczenie o usunięciu ze statku tego składnika, w którym wskazuje przyczynę usunięcia, a także dokument potwierdzający zdarzenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1–3.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, po zakończeniu naprawy składnika wyposażenia statku, armator jest obowiązany w terminie 7 dni od dnia zakończenia naprawy powiadomić o tym dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

4. Jeżeli w terminie 3 lat od dnia refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku nastąpi zbycie statku, na którym znajduje się ten składnik, armator jest obowiązany do:

- 1) poinformowania dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o zbyciu oraz o składniku wyposażenia statku, którego zakup refinansowano i który znajdował się na tym statku, oraz
- 2) zwrotu otrzymanego refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku  
– w terminie 14 dni od dnia zbycia statku.

**Art. 19. 1.** BGK rozpatruje:

- 1) wnioski o udzielenie kredytu preferencyjnego i umorzenie części kredytu preferencyjnego w terminie 30 dni od dnia ich otrzymania,
- 2) wnioski o refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania

– według kolejności ich wpływu.

2. W przypadku gdy wniosek o udzielenie kredytu preferencyjnego, umorzenie części kredytu preferencyjnego lub refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku nie spełnia wymagań określonych w ustawie, BGK wzywa armatora do usunięcia braków tego wniosku w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 7 dni, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie tego wniosku bez rozpatrzenia.

3. Jeżeli armator:

- 1) nie usunie w wyznaczonym terminie braków wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, umorzenie części kredytu preferencyjnego albo refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku, BGK pozostawia wniosek bez rozpatrzenia;
- 2) usunie w wyznaczonym terminie braki wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, umorzenie części kredytu preferencyjnego albo refinansowanie zakupu składnika

wyposażenia statku, termin na rozpatrzenie wniosku rozpoczyna bieg od dnia złożenia w BGK poprawionego wniosku lub kompletu wymaganych dokumentów.

4. BGK po otrzymaniu:

- 1) wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego niezwłocznie przekazuje go wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnienie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1, 4 i 5,
- 2) wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego niezwłocznie przekazuje go wraz z dokumentem potwierdzającym wiek statku oraz dokumentami potwierdzającymi spełnienie warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 4

– do organu wydającego opinię.

**Art. 20. 1.** BGK przekazuje ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej, w terminie 14 dni od dnia:

- 1) zawarcia umowy kredytu preferencyjnego, informację o udzielonym kredycie preferencyjnym zawierającą:
  - a) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania lub nazwę i adres siedziby armatora, któremu udzielono kredytu preferencyjnego,
  - b) nazwę, rodzaj statku lub numer rejestracyjny statku, którego dotyczy kredyt preferencyjny,
  - c) okres obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego;
- 2) wcześniejszej spłaty kredytu preferencyjnego lub umorzenia części kredytu preferencyjnego, informację dotyczącą zakończenia okresu obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego zawierającą dane, o których mowa w pkt 1 lit. a i b, oraz datę zakończenia okresu obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego;
- 3) refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku, informację o refinansowaniu zawierającą:
  - a) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania lub nazwę i adres siedziby armatora, któremu refinansowano zakup składnika wyposażenia statku,
  - b) wskazanie składnika wyposażenia statku, którego zakup refinansowano, i dane go identyfikujące,
  - c) nazwę i numer rejestracyjny statku, na którym znajduje się zakupiony składnik wyposażenia statku,
  - d) datę refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przekazuje dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej informacje, o których mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania.

3. Dyrektor właściwego urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje BGK oraz ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej:

- 1) o zmianie armatora statku, którego dotyczy umowa kredytu preferencyjnego, dokonanej w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej,
- 2) o wykreśleniu z rejestru, o którym mowa w pkt 1, statku, którego dotyczy umowa kredytu preferencyjnego

– jeżeli zmiana lub wykreślenie nastąpiło w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego dotyczącej tego statku.

4. Dyrektor właściwego urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje BGK oraz ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o zbyciu statku, na którym znajdował się składnik wyposażenia, na którego zakup udzielono refinansowania, jeżeli zbycie nastąpiło przed upływem okresu 3 lat od dnia udzielenia refinansowania.

**Art. 21.** Udzielanie kredytów preferencyjnych, dokonywanie ich umorzeń, a także refinansowanie zakupu składników wyposażenia statków stanowi pomoc *de minimis* udzielaną w zakresie i na zasadach określonych w bezpośrednio obowiązujących przepisach Unii Europejskiej dotyczących pomocy udzielanej w ramach zasady *de minimis*.

### Rozdział 3

#### **Fundusz Żeglugi Śródlądowej**

**Art. 22.** W BGK jest prowadzony Fundusz Żeglugi Śródlądowej.

**Art. 23.** 1. Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej pochodzą z:

- 1) dotacji z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz odsetek od lokat bankowych okresowo wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 3) przychodów z inwestycji okresowo wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski;
- 4) odsetek od kredytów preferencyjnych udzielanych ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;

- 5) darowizn i zapisów;
- 6) wpływów z innych tytułów.

2. Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej mogą pochodzić także z dotacji celowej z budżetu państwa w wysokości określonej w ustawie budżetowej, przekazywanej przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

**Art. 24. 1.** Do dnia 10 stycznia każdego roku minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z wnioskiem o ustalenie wysokości dotacji przeznaczonej wyłącznie na wspomaganie ekologicznych form transportu oraz ochronę środowiska w żegludze śródlądowej, udzielanej na rok następny.

2. Do dnia 20 lutego każdego roku minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uzgadniają wysokość dotacji.

3. Na podstawie umowy zawartej z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przekazuje corocznie, w terminie 45 dni od dnia ogłoszenia ustawy budżetowej, dotację w uzgodnionej wysokości na rachunek Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

4. Umowa określa także rodzaje zadań realizowanych ze środków dotacji i jest zawierana po ogłoszeniu ustawy budżetowej.

5. Wysokość uzgodnionej dotacji nie może przekroczyć 1% przychodów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, o których mowa w art. 401 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.<sup>5)</sup>), osiągniętych w roku poprzedzającym rok uzgodnienia wysokości tej dotacji.

6. Środki dotacji niewykorzystane w danym roku BGK zwraca na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do dnia 31 stycznia roku następnego.

**Art. 25. 1.** Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej przeznacza się na:

- 1) kredyty preferencyjne;
- 2) refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku;
- 3) wynagrodzenie prowizyjne przysługujące BGK z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej;

---

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1356, 1564, 1590, 1592, 1648 i 1722 oraz z 2019 r. poz. 42, 415, 452 i 1123.

- 4) inne wydatki określone w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej związane z:
  - a) funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej,
  - b) realizacją działań wskazanych w planie promocji żeglugi śródlądowej;
- 5) wpłaty na Fundusz Rezerwowy.

2. Umorzenia części kredytów preferencyjnych następują w ciężar środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

3. Okresowo wolne środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej mogą być:

- 1) lokowane w innych bankach;
- 2) inwestowane w papiery wartościowe, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 3.

4. Suma okresowo wolnych środków lokowanych w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie nie może przekroczyć 25% wszystkich wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

**Art. 26.** Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej sprawuje Rada Nadzorcza BGK.

**Art. 27. 1.** BGK wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

2. Plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej określa w szczególności:

- 1) przewidywane źródła, terminy i wielkości zasilenia Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 2) przewidywane wydatki wynikające z planu promocji żeglugi śródlądowej;
- 3) przewidywane kwoty środków przeznaczonych na kredyty preferencyjne;
- 4) przewidywaną kwotę umorzeń kredytów preferencyjnych;
- 5) maksymalną wysokość wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego BGK z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

3. Plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej może określać kwotę środków przeznaczoną na refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku.

4. Plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

**Art. 28. 1.** BGK, nie później niż do dnia 15 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

2. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1, następuje do dnia 31 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej ma obowiązywać.

**Art. 29. BGK:**

- 1) sporządza dla Funduszu Żeglugi Śródlądowej odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, stanowiące załączniki do sprawozdania finansowego banku;
- 2) składa ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 3) składa ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych do dnia 30 kwietnia sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej za poprzedni rok.

**Art. 30. 1. BGK przysługuje:**

- 1) wynagrodzenie prowizyjne z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 2) prowizja w maksymalnej wysokości do 1% kwoty udzielonego kredytu preferencyjnego pobierana od kredytobiorcy.

2. Wynagrodzenie prowizyjne przysługuje w wysokości iloczynu współczynnika prowizji w maksymalnej wysokości do 1,06 oraz kosztów faktycznie poniesionych przez BGK w wyniku podjętych koniecznych czynności do obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

3. Wynagrodzenie prowizyjne przysługuje do wysokości maksymalnego wynagrodzenia prowizyjnego określonego w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

4. BGK ustala wysokość miesięcznego wynagrodzenia prowizyjnego i pobiera je ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wysokość współczynnika prowizji, o którym mowa w ust. 2, oraz sposób i terminy pobierania przez BGK wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej – mając na względzie potrzebę zapewnienia sprawnej i terminowej obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz właściwą organizację i sposób gospodarowania środkami tego funduszu;
- 2) wysokość prowizji, o której mowa w ust. 1 pkt 2 – mając na względzie potrzebę zapewnienia zwrotu kosztów związanych z procesem udzielania kredytów preferencyjnych.

**Art. 31.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zawiera z BGK umowę w sprawie obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej określającą w szczególności:

- 1) szczegółowe zasady dokonywania wypłat ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 2) zakres danych wymaganych do przygotowania planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz tryb ich przekazywania do BGK.

#### Rozdział 4

### Fundusz Rezerwowy

**Art. 32.** 1. W BGK jest prowadzony Fundusz Rezerwowy.

2. Mechanizm Funduszu Rezerwowego jest uruchamiany w przypadkach przewidzianych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1, z późn. zm.<sup>6)</sup> – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” informację o uruchomieniu mechanizmu Funduszu Rezerwowego wraz z datą jego uruchomienia.

4. Szczegółowe zasady działania Funduszu Rezerwowego określa rozporządzenie 718/1999.

**Art. 33.** Fundusz Rezerwowy składa się z trzech odrębnych rachunków dla:

- 1) statków do przewozów ładunków suchych;
- 2) zbiornikowców;
- 3) pchaczy.

**Art. 34.** 1. Środki Funduszu Rezerwowego pochodzą:

- 1) ze składek specjalnych, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999, zwanych dalej „składkami specjalnymi”;
- 2) z wpłat z Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 3) z innych źródeł.

2. W przypadku braku środków finansowych wystarczających do realizacji zadań wynikających z planu finansowego Funduszu Rezerwowego BGK dokonuje wypłaty środków

---

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 163 z 29.05.2014, str. 15.



finansowych z Funduszu Żeglugi Śródlądowej w wysokościach i terminach określonych w jego planie finansowym na Fundusz Rezerwowy.

**Art. 35.** 1. Obowiązek uiszczenia składek specjalnych powstaje z dniem uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego.

2. Wpłaty do Funduszu Rezerwowego z tytułu składek specjalnych dokonuje się przed zarejestrowaniem statku nowo wybudowanego lub sprowadzonego spoza państw członkowskich Unii Europejskiej.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w uzgodnieniu z BGK, informuje armatorów o sposobie dokonywania wpłat do Funduszu Rezerwowego.

4. Składki specjalne określone w euro podlegają przeliczeniu na złote według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego obowiązującego w dniu poprzedzającym dzień wpłaty składki specjalnej.

5. Maksymalne stawki jednostkowe w zależności od rodzaju statku określa rozporządzenie Komisji (WE) nr 181/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. ustanawiające pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej, w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 56 z 29.02.2008, str. 8).

**Art. 36.** Środki z Funduszu Rezerwowego są uruchamiane na zasadach i warunkach określonych w rozporządzeniu 718/1999. O możliwości uruchomienia wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej informuje BGK.

**Art. 37.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego, w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej, mając na względzie potrzebę utrzymania zdolności przewozowej floty statków;
- 2) szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999, mając na względzie zapewnienie sprawnej i terminowej obsługi wypłat na ulepszenia strukturalne.

**Art. 38.** Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu Rezerwowego sprawuje Rada Nadzorcza BGK.

**Art. 39.** 1. BGK wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu Rezerwowego w przypadku uruchomienia jego mechanizmu.

2. Plan finansowy Funduszu Rezerwowego określa w szczególności:

- 1) przewidywane źródła i wysokość zasilenia Funduszu Rezerwowego;
- 2) przeznaczenie środków Funduszu Rezerwowego, w tym maksymalną wysokość wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego BGK z tytułu obsługi Funduszu rezerwowego.

3. Plan finansowy Funduszu Rezerwowego stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego.

**Art. 40. 1.** W przypadku uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego BGK przedstawia niezwłocznie projekt planu finansowego Funduszu Rezerwowego do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

2. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1, jest dokonywane bez zbędnej zwłoki.

3. Do przygotowania i uzgodnienia planu finansowego Funduszu Rezerwowego w kolejnych latach po uruchomieniu jego mechanizmu stosuje się odpowiednio art. 28.

**Art. 41. BGK:**

- 1) sporządza dla Funduszu Rezerwowego odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, stanowiące załącznik do sprawozdania finansowego banku,
- 2) składa ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Rezerwowego,
- 3) składa ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, do dnia 30 kwietnia, sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Rezerwowego za poprzedni rok

– w przypadku uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego.

**Art. 42. 1.** BGK przysługuje wynagrodzenie prowizyjne ze środków Funduszu Rezerwowego z tytułu jego obsługi.

2. Wynagrodzenie prowizyjne przysługuje w wysokości iloczynu współczynnika prowizji w maksymalnej wysokości do 1,06 oraz kosztów faktycznie poniesionych przez BGK w wyniku podjętych koniecznych czynności do obsługi Funduszu Rezerwowego.

3. Wynagrodzenia prowizyjne przysługuje do wysokości maksymalnego wynagrodzenia prowizyjnego określonego w planie finansowym Funduszu Rezerwowego.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wysokość współczynnika prowizji, o którym mowa w ust. 2, oraz sposób i terminy pobierania przez BGK wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego – mając na względzie potrzebę zapewnienia sprawnej i terminowej obsługi Funduszu Rezerwowego oraz właściwą organizację i sposób gospodarowania środkami tego funduszu.

**Art. 43.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zawiera z BGK umowę w sprawie obsługi Funduszu Rezerwowego, określającą w szczególności:

- 1) szczegółowe zasady dokonywania wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego;
- 2) zakres danych wymaganych do przygotowania planu finansowego Funduszu Rezerwowego oraz tryb ich przekazywania do BGK.

## Rozdział 5

### **Rada Żeglugi Śródlądowej**

**Art. 44. 1.** Przy ministrze właściwym do spraw żeglugi śródlądowej działa Rada Żeglugi Śródlądowej jako organ opiniodawczo-doradczy.

2. Do zadań Rady Żeglugi Śródlądowej należy:

- 1) wydawanie opinii:
  - a) do wniosków o udzielenie kredytu preferencyjnego,
  - b) do wniosków o częściowe umorzenie kredytu preferencyjnego,
  - c) do wniosków o udzielenie zgody na zbycie statku,
  - d) w sprawach wskazanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) opracowanie planu promocji żeglugi śródlądowej, wraz z kosztorysem jego wykonania.

3. Obsługę Rady Żeglugi Śródlądowej zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

4. Członkom Rady Żeglugi Śródlądowej nie przysługuje wynagrodzenie z tytułu uczestniczenia w Radzie Żeglugi Śródlądowej.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze zarządzenia, regulamin Rady Żeglugi Śródlądowej określający jej organizację, tryb pracy oraz częstotliwość odbywania posiedzeń.

**Art. 45. 1.** Rada Żeglugi Śródlądowej wydaje opinie, o których mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1, i opracowuje plan, o którym mowa w art. 44 ust. 2 pkt 2, na posiedzeniach lub w drodze korespondencyjnego uzgodnienia stanowisk.

2. Rada Żeglugi Śródlądowej wydaje opinie, o których mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1, w terminie 15 dni od dnia wpływu wniosku albo wskazania sprawy przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

3. Jeżeli Rada Żeglugi Śródlądowej nie wyda w terminie, o którym mowa w ust. 2, opinii do wniosku, o którym mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1 lit. a–c, opinię wydaje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wydaje opinię w terminie 10 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 2, i niezwłocznie przekazuje ją BGK oraz Radzie Żeglugi Śródlądowej.

4. Negatywna opinia do wniosków, o których mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1 lit. a–c, zawiera uzasadnienie.

**Art. 46. 1.** Rada Żeglugi Śródlądowej opracowuje roczny plan promocji żeglugi śródlądowej, który określa działania mające na celu wspieranie i rozwój sektora żeglugi śródlądowej, w tym działania promocyjne, informacyjne lub edukacyjne dotyczące transportu wodnego śródlądowego.

2. Plan promocji żeglugi śródlądowej zawiera wykaz działań:

- 1) polegających na opracowywaniu dokumentów, analiz i ekspertyz z zakresu sektora transportu wodnego śródlądowego;
- 2) informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych polegających na:
  - a) organizowaniu konferencji, spotkań i warsztatów o tematyce żeglugi śródlądowej,
  - b) przygotowaniu i przeprowadzeniu kampanii medialnych,
  - c) przygotowaniu i produkcji materiałów dydaktycznych o tematyce żeglugi śródlądowej.

3. Rada Żeglugi Śródlądowej opracowuje i przekazuje plan promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej do dnia 31 marca roku poprzedzającego rok, w którym ten plan ma być realizowany.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zatwierdza plan promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania i przekazuje go do BGK w celu ujęcia w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej do dnia 30 kwietnia roku poprzedzającego rok, w którym ten plan ma być realizowany.

5. Jeżeli minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej nie zatwierdzi w terminie określonym w ust. 4 planu promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania, plan ten nie podlega realizacji.

6. Działania określone w planie promocji żeglugi śródlądowej realizuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

7. BGK, na wniosek ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, dokonuje wypłat ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej z tytułu realizacji działań, o których mowa w ust. 2.

**Art. 47.** 1. W skład Rady Żeglugi Śródlądowej wchodzi jej Sekretarz i nie więcej niż 13 osób spośród osób wskazanych przez:

- 1) ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego;
- 4) ministra właściwego do spraw finansów publicznych;
- 5) ministra właściwego do spraw środowiska;
- 6) ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej;
- 7) armatorów i ich związki;
- 8) organizacje, których statutowym zadaniem jest działanie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych;
- 9) ośrodki naukowe zajmujące się żeglugą śródlądową;
- 10) samorządy województw.

2. Sekretarzem Rady Żeglugi Śródlądowej jest osoba zatrudniona w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej powołuje i odwołuje Sekretarza i członków Rady Żeglugi Śródlądowej, w tym Przewodniczącego.

4. Członkostwo w Radzie Żeglugi Śródlądowej wygasa z powodu:

- 1) odwołania;
- 2) rezygnacji złożonej na piśmie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 3) śmierci.

**Art. 48.** 1. Do wydatków związanych z funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej zalicza się wydatki poniesione na:

- 1) przejazd członków Rady Żeglugi Śródlądowej w celu udziału w jej posiedzeniach;
- 2) organizację posiedzeń Rady Żeglugi Śródlądowej poza jej siedzibą, w tym:
  - a) najem pomieszczeń, w których odbywają się posiedzenia,
  - b) zapewnienie wyposażenia niezbędnego do organizacji posiedzeń,

c) zapewnienie wyżywienia i noclegów członkom Rady Żeglugi Śródlądowej.

2. Członkom Rady Żeglugi Śródlądowej przysługuje zwrot kosztów przejazdów w celu udziału w jej posiedzeniach w wysokości ustalonej odpowiednio zgodnie z przepisami o należnościach przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.

**Art. 49.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb rozliczania wydatków, o których mowa w art. 48 ust. 1 pkt 1, biorąc pod uwagę racjonalność ponoszonych kosztów przejazdu.

## Rozdział 6

### Administracyjne kary pieniężne

**Art. 50.** 1. Armator, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 18 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

2. Armator, który narusza obowiązek:

- 1) o którym mowa w art. 18 ust. 2, lub
- 2) o którym mowa w art. 18 ust. 3, lub
- 3) o którym mowa w art. 18 ust. 4 pkt 1

– podlega karze pieniężnej do 1000 zł.

**Art. 51.** 1. Kary pieniężne nakłada w drodze decyzji dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

2. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 52.** Wymierzając kary pieniężne, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bierze pod uwagę wartość refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku, którego dotyczy naruszony obowiązek. Przepisy art. 189d pkt 2–6 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 oraz z 2019 r. poz. 60 i 730) stosuje się.

## Rozdział 7

### Zmiany w przepisach, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

**Art. 53.** W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128, z 2018 r. poz. 1137 i 1694 oraz z 2019 r. poz. 125, 642 i 730) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 9:

- a) w ust. 2:
    - uchyla się pkt 10,
    - po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:
      - „10a) kontrola posiadania na statku składników wyposażenia statku, których zakup refinansowano ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;”
  - b) w ust. 2h wyrazy „w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10” zastępuje się wyrazami „w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10a”;
  - c) w ust. 2i wyrazy „w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10” zastępuje się wyrazami „w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10a”;
- 2) w art. 10:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
    - „1. Zadania, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2, 3–8, 10a i 11, wykonują uprawnieni do przeprowadzenia inspekcji pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej, zwani dalej „inspektorami”.”;
  - b) w ust. 5 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
    - „6) kontroli posiadania na statku składników wyposażenia statku, których zakup refinansowano ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej – w przypadku udzielenia armatorowi refinansowania.”;
- 3) w art. 21 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Kierownik statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany prowadzić dzienniki i posiadać dokumenty wynikające z przepisów ustawy oraz wymagane umowami międzynarodowymi.”;
- 4) w art. 58:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
    - „1) wykonuje przewóz ładunków niezgodnie z dokumentami przewozowymi,”
  - b) w pkt 7 wyrazy „w art. 9 ust. 2 pkt 2, 4–8 i 10” zastępuje się wyrazami „w art. 9 ust. 2 pkt 2, 4–8 i 10a”.

**Art. 54.** 1. Składki, o których mowa w art. 13 ustawy uchylanej w art. 65, wpłacone za rok 2019, BGK zwraca armatorowi, który dokonał ich wpłaty, na wniosek, w którym wskazuje się rachunek bankowy albo rachunek w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, której armator jest członkiem, do zwrotu środków złożony w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Zwrot składek jest dokonywany w terminie 7 dni od dnia wpływu wniosku, o którym mowa w ust. 1, do BGK.

3. Roszczenie o zwrot wpłaconej za rok 2019 składki, o której mowa w art. 13 ustawy uchylanej w art. 65, wygasa w przypadku niezłożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 55.** 1. Wnioski o udzielenie kredytów preferencyjnych, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy uchylanej w art. 65, które nie zostały rozpatrzone przed dniem wejścia w życie ustawy, BGK zwraca wnioskodawcom.

2. Kredyty preferencyjne, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy uchylanej w art. 65, udzielone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i niespłacone do tego dnia umarza się na zasadach określonych w niniejszej ustawie.

**Art. 56.** 1. Rada do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, o której mowa w art. 19 ust. 1 ustawy uchylanej w art. 65, staje się Radą Żeglugi Śródlądowej, o której mowa w art. 44 ust. 1.

2. Członkowie Rady do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej powołani na podstawie art. 19 ust. 3 ustawy uchylanej w art. 65 stają się członkami Rady Żeglugi Śródlądowej, o której mowa w art. 44 ust. 1, z tym że członek Rady do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej powołany jako przedstawiciel ogólnokrajowych przedstawicielstw związków zawodowych pracowników żeglugi śródlądowej staje się członkiem Rady Żeglugi Śródlądowej jako przedstawiciel organizacji, których statutowym zadaniem jest działanie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych.

**Art. 57.** 1. W terminie 21 dni od dnia wejścia w życie ustawy BGK przedstawia opracowany na podstawie danych przekazanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej projekt planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej na rok 2020 do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

2. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1, następuje w terminie 14 dni od dnia przedstawienia projektu planu finansowego na 2020 rok.

**Art. 58.** 1. W terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy Rada Żeglugi Śródlądowej opracowuje i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej plan promocji żeglugi śródlądowej na rok 2020.



2. W terminie 14 dni od dnia otrzymania planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2020 minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zatwierdza go i przekazuje do BGK. Przepis art. 46 ust. 5 stosuje się odpowiednio.

3. W terminie 14 dni od dnia otrzymania planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2020 BGK opracowuje projekt zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej na rok 2020 i przedstawia go do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

4. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 3, dokonuje się w terminie 14 dni od dnia otrzymania projektu planu finansowego na rok 2020.

**Art. 59.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje do BGK w celu:

- 1) rozwiązania umowy zawartej na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy uchylanej w art. 65;
- 2) zawarcia umów, o których mowa w art. 31 i art. 43.

**Art. 60.** 1. Środki z dotacji, o której mowa w art. 6 ust. 3 ustawy uchylanej w art. 65, przyznanej na rok 2019 stają się środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 22.

2. Środki z dotacji, o której mowa w art. 6 ust. 3 ustawy uchylanej w art. 65, niewykorzystane do dnia 31 grudnia 2019 r., BGK zwraca na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do dnia 31 stycznia 2020 r.

**Art. 61.** 1. W terminie 7 dni od dnia wejścia w życie ustawy minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z wnioskiem o ustalenie wysokości dotacji, o której mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1, udzielanej na rok 2020.

2. W terminie 14 dni od dnia wystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uzgadniają wysokość dotacji, o której mowa w ust. 1.

**Art. 62.** 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy Fundusz Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 5 ustawy uchylanej w art. 65, staje się Funduszem Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 22.

2. Aktywa i pasywa Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 5 ustawy uchylanej w art. 65, stają się aktywami i pasywami Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 22.

3. Plan finansowy na 2019 r. Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 5 ustawy uchylanej w art. 65, staje się planem finansowym na 2019 r. Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 22.

**Art. 63.** Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy Fundusz Rezerwowy, o którym mowa w art. 5 ustawy uchylanej w art. 65, staje się Funduszem Rezerwowym, o którym mowa w art. 32.

**Art. 64.** 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 16,1 mln zł, przy czym:

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

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostanie zastosowany mechanizm korygujący, polegający na:

- 1) zmniejszeniu liczby lub wstrzymaniu udzielania kredytów preferencyjnych w zależności od środków przeznaczonych na ten cel;
- 2) wstrzymaniu realizacji planu promocji.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

**Art. 65.** Traci moc ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2095).

**Art. 66.** Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 59, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Niniejsza ustawa ma na celu wdrożenie zaleceń wskazanych w stanowisku Komisji Europejskiej przesłanym w piśmie z dnia 8 sierpnia 2011 r. (COMP/F5/PO/ae-D\*2011/075677), dotyczących obecnie funkcjonującego, notyfikowanego środka pomocowego: NN 48/2010 (ex N 460/2008). Stanowisko to wskazuje zakres niezbędny do uregulowania w ustawie w celu zapewnienia prawidłowego stosowania przepisów w zakresie pomocy publicznej w stosunku do regulacji Unii Europejskiej, który jest następujący:

- rozszerzenie listy beneficjentów Funduszu Żeglugi Śródlądowej o podmioty z krajów członkowskich UE;
- ograniczenie w przepisach wysokości pomocy do kwoty *de minimis*;
- usunięcie mechanizmu wypłaty środków finansowych z Funduszu Żeglugi Śródlądowej za trwale wyłączenie statków z eksploatacji;
- uchylenie przepisów dotyczących pomocy dla przedsiębiorstw w trudnej sytuacji ekonomicznej.

Potrzeba zwiększenia efektywności wykorzystania Funduszu Żeglugi Śródlądowej wynika także z opracowania zleconego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju pt. „Ocena funkcjonowania funduszu żeglugi śródlądowej w latach 2002–2010. Propozycja zmian legislacyjnych usprawniających funkcjonowanie funduszu”, zrealizowanego przez Polskie Towarzystwo Ekonomiczne w 2010 r.

Ponadto wprowadzony ustawą z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2095, z późn. zm.) system finansowego wsparcia armatorów wymaga usprawnienia w celu zwiększenia jego atrakcyjności dla armatorów oraz doprecyzowania z uwzględnieniem aktualnych standardów prawnych.

Biorąc pod uwagę powyższe potrzeby oraz planowane liczne zmiany w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, konieczne stało się opracowanie zupełnie nowej regulacji w zakresie funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej, Funduszu Rezerwowego, Rady Żeglugi Śródlądowej oraz finansowego wsparcia armatorów żeglugi śródlądowej.

### **Stan obecny**

Uchwalenie ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym było m.in. związane z dostosowaniem polskiego prawa do prawa Unii Europejskiej, w szczególności do:

– rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 718/1999”;

– rozporządzenia Komisji (WE) nr 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 r. ustanawiającego pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej, w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 102 z 17.04.1999, str. 64), zastąpionego obecnie przez rozporządzenie Komisji (WE) nr 181/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. ustanawiające pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej, w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 56 z 29.02.2008, str. 8), zwane dalej „rozporządzeniem 181/2008”.

Potrzebę utworzenia Funduszu Żeglugi Śródlądowej podkreślała Komisja Europejska w „Okresowym Raportcie 2001 o postępach Polski na drodze do członkostwa w Unii Europejskiej”. Raport stanowi wprost, że „w dziedzinie żeglugi śródlądowej należy przyjąć konieczne ustawodawstwo wtórne. Polska musi również stworzyć Fundusz Żeglugi Śródlądowej w celu administrowania dostępnymi środkami w przypadku kryzysu na rynku.”.

W związku z akcesją Polski do Unii Europejskiej Polska zgłosiła Komisji Europejskiej mechanizmy określone w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym w ramach tzw. procedury przejściowej dla sektora transportu, zgodnie z art. 4 rozdział 3 załącznika IV do Traktatu o Przystąpieniu (nr nadany sprawie przez komisję to PL 13/2004/TREN). Do zakończenia okresu przejściowego, tj. do dnia 30 kwietnia 2007 r., pomoc publiczna mogła być legalnie udzielana na podstawie ww. ustawy jako tzw. pomoc istniejąca. Po tym okresie KE uznała te zasady za pomoc nową, w związku z tym władze polskie dokonały w dniu 12 września 2008 r. notyfikacji Funduszu Żeglugi Śródlądowej Komisji Europejskiej, w celu oceny jego zgodności z prawem UE.

W wyniku przeprowadzonych wieloletnich konsultacji Komisja Europejska w dniu 8 sierpnia 2011 r. przedstawiła stanowisko w sprawie Funduszu Żeglugi Śródlądowej zawierające następujące kwestie:

- zgodnie z wyrokiem w sprawie C-156/98 Komisja stoi na stanowisku, że ograniczenie beneficjentów jedynie do osób fizycznych zamieszkałych w Polsce lub osób prawnych mających siedzibę w Polsce jest dyskryminujące. Zdaniem Komisji zakres beneficjentów powinien zostać rozszerzony o osoby prawne mające siedzibę w innym państwie członkowskim UE, a wykonujące działalność gospodarczą polegającą na przewozie rzeczy śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce za pośrednictwem spółki zależnej, oddziału lub agencji oraz osoby fizyczne zamieszkałe w innym kraju członkowskim UE, a wykonujące działalność gospodarczą polegającą na przewozie rzeczy śródlądowymi drogami wodnymi na terytorium Polski;
- w przypadku gdyby ogólna kwota pomocy z Funduszu Żeglugi Śródlądowej nie przekraczała 200 000 EUR w dowolnie ustalonym okresie trzech lat budżetowych, zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (WE) nr 1998/2006 z dnia 15 grudnia 2006 w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy *de minimis*, (Dz. Urz. UE L 379 z 28.12.2006, str. 5, Dz. Urz. UE L 157 z 24.06.2010, str. 18), wówczas istnieje możliwość zwolnienia z wymogu zgłoszenia środka pomocy do Komisji Europejskiej;
- zgodnie z rozporządzeniem 718/1999 decyzje dotyczące działania mechanizmu regulującego zdolność przewozową floty żeglugi śródlądowej Unii Europejskiej, w tym Polski, powinny być podejmowane na szczeblu unijnym. Z tego powodu uprawnienia do podejmowania takich decyzji, nadzoru nad ich wdrażaniem oraz ochrony warunków konkurencji zostały przyznane Komisji Europejskiej. Zatem działalność Funduszu Żeglugi Śródlądowej w zakresie złomowania wkracza w zakres kompetencji Komisji Europejskiej w zakresie regulacji zdolności przewozowej floty i jest niezgodna z przepisami ww. rozporządzenia;
- dopłaty do kredytu jako instrument pomocowy ze względu na możliwość umorzenia dochodzącego do 100% kredytu wykracza poza wszelką dopuszczoną dotychczas przez Komisję Europejską wysokość pomocy. Jeśli kwota pomocy przekraczałaby pułap *de minimis*, istnieje wówczas konieczność rozważenia ograniczenia intensywności pomocy lub całkowitego zniesienia środka pomocy.

## **Szczegółowy opis wprowadzanych regulacji**

### **Rozdział 1 – Przepisy ogólne**

W Rozdziale 1 wskazano zakres regulacji. Zgodnie z **art. 1** ustawa będzie regulowała zasady udzielania wsparcia finansowego armatorom śródlądowym, a także kwestie dotyczące funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego.

Należy wskazać, że w związku z zaleceniami Komisji Europejskiej oraz ustaleniami wynikającymi z konsultacji z tą instytucją w niniejszej ustawie nie uregulowano i tym samym zrezygnowano (względem dotychczas obowiązujących przepisów) z rozwiązań w zakresie dopłat do kredytów oraz dopłat do złomowania statków, a także przepisów dotyczących pomocy dla przedsiębiorstw w trudnej sytuacji ekonomicznej. W niniejszej ustawie nie zawarto także przepisów zakładających obowiązek uiszczania przez armatorów składki na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej, w tym zakresie rezygnując z dotychczas funkcjonującego rozwiązania.

**W art. 2** niniejszej ustawy wprowadzono także niezbędne definicje legalne istotnych pojęć zastosowanych w ustawie. Część wprowadzonych definicji została skorelowana z definicjami zawartymi w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128, z późn. zm.) w celu zapewnienia spójności przepisów niniejszej ustawy z przepisami regulującymi kwestie dotyczące żeglugi śródlądowej. W ten sposób ustalono zakres definicji m.in. następujących pojęć: armatora i statku. Należy wskazać, że definicja „statku” wprowadzona w niniejszej ustawie odnosi się wyłącznie do statków przeznaczonych do przewozu osób lub rzeczy, pchania lub holowania (obejmujących transport wodny śródlądowy), a także do wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw (działań realizowanych w ramach zapewnienia odpowiednich parametrów technicznych śródlądowych dróg wodnych).

Na potrzeby udzielania kredytów preferencyjnych wprowadzono dodatkowo definicje: efektu ekologicznego i pozytywnego efektu ekonomicznego.

### **Rozdział 2 – Wsparcie finansowe armatorów śródlądowych**

Należy wskazać, że układ przepisów niniejszej ustawy został dostosowany do potrzeb armatorów, którzy są jednymi z głównych adresatów niniejszej regulacji, przez wydzielenie osobnego rozdziału określającego formy, zasady i warunki wsparcia finansowego armatorów śródlądowych.

Do podstawowych instrumentów wsparcia finansowego armatorów należą:

- 1) kredyty preferencyjne (o preferencyjnym oprocentowaniu);
- 2) umarzanie części kredytów preferencyjnych;
- 3) refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku.

#### **Kredyty preferencyjne**

**W art. 3** niniejszej ustawy wskazano, że kredytu preferencyjnego udziela się na wniosek złożony przez armatora. Przedmiotem takiego kredytu może być wyłącznie zakup, remont lub modernizacja statku, co ma na celu rozwój i ulepszenie floty transportu wodnego śródlądowego oraz statków zapewniających odpowiedni poziom śródlądowych dróg wodnych, w tym przez ich pogłębianie.

Podkreślenia wymaga, że większa część floty żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana i wymaga odtworzenia. Jej wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania, a dalsza

eksploatacja możliwa jest jedynie dzięki stałej modernizacji. Według danych za 2016 r. większość wykorzystywanych pchaczy (74,6%) i statków pasażerskich (65,5%), niemal połowa barek do pchania (48,6%) oraz wszystkie barki z własnym napędem zostały wyprodukowane w latach 1949–1979. W związku z tym, zakłada się w miarę możliwości szerokie ujęcie liczby beneficjentów kredytów preferencyjnych i objęcie nimi m.in. armatorów statków pasażerskich.

Warto dodać, że względem dotychczas obowiązujących regulacji zakłada się rozszerzenie katalogu beneficjentów kredytów preferencyjnych o armatorów statków pasażerskich, stanowiących około 15% łącznej liczby jednostek żeglugi śródlądowej w Polsce. W związku z tym należy założyć znaczne zwiększenie liczby wniosków o udzielenie kredytu ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

Mając na uwadze zalecenia Komisji Europejskiej w niniejszej ustawie rozszerzono krąg beneficjentów względem dotychczas obowiązujących regulacji, przez wprowadzenie grupy podmiotów nazwanych – „armatorzy prowadzący działalność gospodarczą zarejestrowaną w Polsce” (**art. 4 ust. 1 niniejszej ustawy**). Przepis ten ma na celu rozszerzenie listy beneficjentów o armatorów krajów członkowskich, posiadających zarejestrowaną działalność na terenie Polski, ale mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, a wykonujących działalność gospodarczą w Polsce za pośrednictwem spółki zależnej, oddziału lub agencji. Z uwagi na duże zainteresowanie objęci zostali możliwością otrzymania kredytu preferencyjnego także armatorzy statków pasażerskich, tj. armatorzy statków zbudowanych lub przystosowanych do przewozu więcej niż 12 pasażerów. Określenie grupy armatorów statków pasażerskich zostało skorelowane z definicją „statku pasażerskiego” z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. poz. 2072), w myśl której „statek pasażerski jest to statek, który jest zbudowany lub przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów”. Taka definicja jest stosowana w prawodawstwie krajowym i unijnym z zakresu żeglugi śródlądowej.

Dodatkowo w liście beneficjentów zostali także ujęci armatorzy zarejestrowani w Polsce, prowadzący działalność polegającą na wykonywaniu prac utrzymaniowo-modernizacyjnych na śródlądowych drogach wodnych. Przepisy ustawy będą miały zastosowanie do podmiotów prywatnych oraz do administracji drogi wodnej wykonujących ww. prace.

Celem kredytu preferencyjnego jest współfinansowanie zakupu, modernizacji lub remontu statku żeglugi śródlądowej uzasadnione ze względu na osiągnięcie określonego pozytywnego efektu ekonomicznego lub efektu ekologicznego (**art. 4 ust. 1 pkt 5 niniejszej ustawy**). Zgodnie z definicją zawartą w **art. 2 pkt 3** niniejszej ustawy pozytywny efekt ekonomiczny może zostać uzyskany przez armatora w wyniku zakupu, modernizacji lub remontu statku, a może polegać na wzroście przewożonych ładunków lub pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi, zmniejszeniu średniego zużycia paliwa przez statek, wzroście dopuszczalnej liczby pasażerów lub nośności statku, zwiększeniu wydajności statku w zakresie prowadzonych prac utrzymaniowych lub modernizacyjnych śródlądowych dróg wodnych.

Natomiast efekt ekologiczny, zgodnie z definicją tego pojęcia zawartą w **art. 2 pkt 2** niniejszej ustawy, może zostać osiągnięty przez zakup statku jako ekologicznej formy transportu, ograniczenie negatywnego lub potencjalnego negatywnego oddziaływania statku na środowisko, przez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powstających w wyniku użytkowania statku, zmniejszenia ryzyka powstania awarii lub poważnej awarii w wyniku użytkowania statku, zwiększeniu udziału energii wytwarzanej z odnawialnych źródeł energii wykorzystywanej na statku, zwiększeniu udziału wykorzystania paliw alternatywnych do

napędu statku. Opis przewidywanych efektów (ekonomicznych i ekologicznych) armator będzie musiał wskazać we wniosku kredytowym (**art. 7 ust. 1 pkt 4 niniejszej ustawy**).

W **art. 3 ust. 2 niniejszej ustawy** określono jednoznacznie wysokość oprocentowania kredytu preferencyjnego, która ma wynosić 0,4 stopy redyskonta weksli określanej przez Narodowy Bank Polski. Stała stawka oprocentowania ma zapewnić armatorom pewność w zakresie kosztów wynikających z kredytu preferencyjnego.

W **art. 4 ust. 1 niniejszej ustawy** określa się warunki, jakie będzie musiał spełnić armator ubiegający się o uzyskanie kredytu preferencyjnego. Do przedmiotowych warunków należy:

1) prowadzenie określonego rodzaju działalności gospodarczej w zakresie transportu wodnego śródlądowego, a także wykonywania prac utrzymaniowo-modernizacyjnych na śródlądowych drogach wodnych;

2) nieposiadanie zaległości z tytułu podatków stanowiących dochód budżetu państwa, składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne – z uwagi na fakt, że środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej faktycznie stanowią środki publiczne i nie powinny być przyznawane armatorom, którzy nie realizują swoich zobowiązań wobec Skarbu Państwa;

3) nieposiadanie zaległości z tytułu opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) – z uwagi na fakt, że przychodami Funduszu Żeglugi Śródlądowej są środki pochodzące z dotacji z NFOŚiGW;

4) posiadanie zdolności kredytowej, co stanowi warunek przyznania kredytu przez bank wynikający z przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 2187, z późn. zm.), (art. 70 ust. 1);

5) wystąpienie o przyznanie kredytu na statek inny niż mały statek, który zdefiniowano w ust. 2 w art. 4;

6) wykazanie osiągnięcia planowanego efektu ekologicznego lub pozytywnego efektu ekonomicznego;

7) nienaruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1 niniejszej ustawy (zakaz zbywania statku w okresie obowiązywania umowy kredytowej bez zgody Banku Gospodarstwa Krajowego, zwanego dalej „BGK”), w przypadku wnioskowania o kolejny kredyt preferencyjny.

W **art. 4 ust. 4 niniejszej ustawy** wskazano na konieczność spełnienia dodatkowego warunku przez armatora w celu uzyskania kredytu preferencyjnego, tj. uzyskanie pozytywnej opinii do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, która jest wydawana odpowiednio przez Radę Żeglugi Śródlądowej albo ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;

Przedmiotowa opinia wydawana zgodnie z **art. 6 niniejszej ustawy** ma na celu:

– ukierunkowanie wsparcia finansowego armatorów przede wszystkim na przewóz ładunków, który jest bardziej istotny dla gospodarczego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych, gdyż, co do zasady, pozytywnie wpływa na inne powiązane gałęzie gospodarki;

– zapewnienie wsparcia przede wszystkim dla przedsięwzięć o największej wielkości prawdopodobnych do osiągnięcia pozytywnych efektów ekonomicznych lub efektów ekologicznych.

Należy wskazać, że ww. kryteria można ocenić wyłącznie na podstawie porównania kilku przedsięwzięć, dla których może być przyznany kredyty preferencyjny. W ust. 2 w art. 6

niniejszej ustawy wskazano, że ocena ww. kryteriów dokonywana jest na podstawie wniosków, które wpłynęły w okresie 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego. W ust. 3 w art. 6 niniejszej ustawy wskazano przesłanki wydania opinii w przypadku, gdy w terminie 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku nie wpłynął żaden wniosek – w takim przypadku decydującym kryterium ma być możliwość osiągnięcia planowanego efektu ekonomicznego lub planowanego efektu ekologicznego. Należy wskazać, że przedmiotowe kryterium warunkuje przyznanie kredytu preferencyjnego i w sytuacji gdyby armator nie wykazał, że jest prawdopodobne osiągnięcie ww. efektu nie byłoby podstaw do wydania pozytywnej opinii do przyznania kredytu preferencyjnego.

Z uwagi na fakt, że opinia ma być wydawana przez organ specjalistyczny, tj. Radę Żeglugi Śródlądowej albo ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, w opinii ma być także dokonana ocena spełniania przez armatora przesłanek, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 i 4–6.

Należy wskazać, że szczegółowy sposób i zasady przyznawania kredytów przez banki określa ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe, której to przepisy należy stosować przy udzielaniu kredytu. W związku z powyższym w art. 4 ust. 3 wskazano, że kredyt jest udzielany na zasadach i w sposób określony w ww. ustawie.

**W art. 5 niniejszej ustawy**, z uwagi na ukierunkowanie wsparcia finansowego przede wszystkim na armatorów zajmujących się przewozem towarów, wprowadzono ograniczenie w zakresie udziału kredytów udzielanych armatorom statków pasażerskich (do 30% kwoty przeznaczonej na kredyty preferencyjne). Transport towarów pozytywnie wpływa na rozwój innych powiązanych gałęzi gospodarki, z tego też powodu przede wszystkim powinno się wspierać transport towarowy wodny śródlądowy.

Podstawą przyznania kredytu będzie wniosek złożony przez armatora do BGK wraz z odpowiednimi załącznikami pozwalającymi na ocenę zasadności udzielenia kredytu i spełnienie przez armatora ww. warunków niezbędnych do uzyskania kredytu (**art. 7 niniejszej ustawy**). We wniosku o przyznanie kredytu preferencyjnego przede wszystkim mają znajdować się elementy wymagane przez Bank na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe.

Ponadto w przedmiotowym wniosku (pkt 4 w art. 7 ust. 1 niniejszej ustawy) ma zostać określony opis przeznaczenia kredytu (w celu weryfikacji warunku przyznania kredytu na określone rodzaje przedsięwzięć – zakup, modernizację lub remont statku) oraz planowanego efektu ekologicznego lub pozytywnego efektu ekonomicznego, co wraz z załączonymi dokumentami ma pozwolić na wydanie opinii w przedmiocie wniosku przez Radę Żeglugi Śródlądowej albo ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

Należy wskazać, że szczegółowy wykaz dokumentów załączanych do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego określi minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w rozporządzeniu (**art. 12 niniejszej ustawy**). Przedmiotowe rozwiązanie ma umożliwić dostosowywanie wykazu niezbędnych dokumentów do zmian rodzajów dokumentów, w tym urzędowych, potwierdzających określone fakty, wykorzystywanych przy udzielaniu kredytów.

### **Umorzenia części kredytów preferencyjnych**

Niniejsza ustawa wprowadza nową formę wsparcia finansowego armatorów – częściowe umorzenia udzielonych kredytów preferencyjnych (**art. 8 i następane niniejszej ustawy**). Umorzenia przysługują jedynie armatorom wykonującym działalność gospodarczą zarejestrowaną w Polsce, polegającą na przewozie ładunków. Powyższe uzasadnione jest przede wszystkim ukierunkowaniem wsparcia armatorów przede wszystkim na rozwój



i modernizacji floty towarowej, która prawie w całości jest zdekapitalizowana i wymaga znacznych nakładów modernizacyjnych, pozwalających w największym stopniu osiągnąć zakładane cele ekonomiczne i ekologiczne. Przedmiotowa forma wsparcia finansowego ma doprowadzić do zakupu przede wszystkim jak najnowszych jednostek, stąd ograniczenie wieku statku, na którego zakup udzielony kredyt można częściowo umorzyć. Również dla remontu takich jednostek ma zostać zapewnione wsparcie finansowe. Powyższe rozwiązania mają prowadzić przede wszystkim do odnowienia floty. Biorąc pod uwagę powyższe cele, zróżnicowano także wysokość udzielanego wsparcia finansowego w postaci umorzeń kredytów preferencyjnych ze względu na wiek statku.

Mając także na względzie potrzebę zmniejszenia oddziaływania na środowisko floty funkcjonującej w Polsce nie wprowadzono ograniczeń wiekowych do udzielania wsparcia dla modernizacji statków, których wyłącznie modernizacja, a nie remont, może przyczynić się do pozytywnego oddziaływania na środowisko. W celu uproszczenia dokonywania umorzeń kredytów preferencyjnych ograniczono ich zakres do wysokości nie większej niż część kredytu pozostająca do spłaty.

Ponadto, z uwagi na fakt, że celem udzielonego kredytu jest osiągnięcie określonych efektów ekologicznych lub ekonomicznych, które mają nastąpić w wyniku zakupu, modernizacji lub remontu statku, wysokość umorzenia kredytu uzależniono od wykorzystanej kwoty kredytu, co pozwoli szybciej osiągać zamierzony efekt.

W celu usprawnienia rozpatrywania wniosków o umorzenie części kredytu w sposób jednoznaczny ustalono sposób określania wieku statku na potrzeby umorzenia części kredytu preferencyjnego (ust. 2 w art. 8), który będzie stały i uzależniony od dnia wystąpienia armatora z wnioskiem o umorzenie części kredytu. Ponadto jednoznacznie wskazano, że wiek statku będzie liczony od daty jego budowy, tj. daty określonej w dokumencie bezpieczeństwa statku, który jest wymagany dla statku.

Podstawą dokonania umorzenia części kredytu (**art. 9 niniejszej ustawy**) jest wniosek złożony przez kredytobiorcę, który zrealizował cel kredytu, tj. dokonał zakupu, modernizacji lub remontu statku.

Do pozostałych warunków umorzenia kredytu preferencyjnego należy:

- 1) prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu ładunków, na dzień złożenia wniosku (co ma ułatwić rozpatrywanie wniosków o umorzenie kredytu);
- 2) złożenie wniosku w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego;
- 3) terminowa spłata zobowiązań wynikających z umowy kredytowej, co ma na celu promowanie terminowego spłacania należności wobec Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 4) wykorzystanie kredytu preferencyjnego zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie, co ma zapewnić jak najszybsze osiągnięcie zakładanych celów kredytu (efektu ekologicznego lub pozytywnego efektu ekonomicznego);
- 5) brak zaległości z tytułu zobowiązań publicznoprawnych, opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód NFOŚiGW – ten warunek wprowadzono także przy umarzaniu kredytów, pomimo jego wprowadzenia przy udzielaniu kredytów, gdyż przyznawania tych dwóch środków wsparcia może odbywać się w innych terminach (często nawet po upływie kilku lat);
- 6) (warunek określony w ust. 2) pozytywna opinia wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego, wydawana zgodnie z **art. 10 niniejszej ustawy**.

Przedmiotowa opinia wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego, ma na celu ukierunkowanie przyznawanego wsparcia finansowego na działalność armatorów, którzy:

- stale lub przez dłuższy okres prowadzą swoją działalność,
- zajmują się transportem na statkach z największą minimalną liczbą członków załogi statku, co zapewni odpowiedni poziom zatrudnienia oraz ograniczy zagrożenie bezrobociem w Polsce.

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe kryteria powinno się oceniać względem przyjętego punktu odniesienia, gdyż są to kryteria porównawcze (np. prowadzenie dłużej działalności gospodarczej od innych armatorów albo w „dłuższym okresie” wyznaczonym ustawowo) w ust. 2 w art. 10 niniejszej ustawy wskazano, że te kryteria będą oceniane w odniesieniu do innych wniosków, które wpłynęły w okresie 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku. W ust. 3 w art. 10 niniejszej ustawy wskazano kryterium, które jest brane pod uwagę, w sytuacji gdy nie ma możliwości oceny ww. kryteriów z uwagi na brak innych wniosków, które by wpłynęły w okresie 12 miesięcy poprzedzających termin złożenia wniosku. W takim przypadku organ opiniujący ocenia faktycznie wyłącznie kryteria formalne.

Ponadto w opinii do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego ocenia się także spełnienie warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 4, tj. prowadzenie określonego rodzaju działalności przez armatora, a także wykorzystanie kredytu preferencyjnego zgodnie z przeznaczeniem.

**W art. 11 ust. 1 niniejszej ustawy** określono elementy wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego, które mają pozwolić zidentyfikować kredyt podlegający umorzeniu, wskazać wielkość umorzenia, a także umożliwić dokonanie oceny wniosku o umorzenie tego kredytu (opis wykorzystania kredytu, okres wykonywanej działalności).

Z uwagi na fakt, że wysokość umorzenia kredytu zależy od wieku statku, przewidziano, że armator do wniosku o umorzenie części kredytu załącza dokumenty potwierdzający wiek statku (podstawowym dokumentem w tym przypadku jest kopia dokumentu bezpieczeństwa statku). Ponadto w celu wydania opinii do wniosku o umorzenie części kredytu wprowadzono wymóg załączenia do wniosku dokumentów potwierdzających spełnienie warunków przyznania kredytu.

**W art. 12 niniejszej ustawy** wprowadzono przepis upoważniający ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do określenia wymaganych dokumentów, które należy załączyć do wniosku o umorzenie kredytu preferencyjnego, co usprawni procedurę rozpatrywania takich wniosków.

**W art. 13 niniejsze ustawy** wprowadzono dla armatorów zakaz zbycia statku, na którego zakup, modernizację lub remont otrzymali kredyt preferencyjny ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej, przez okres obowiązywania umowy kredytowej. Należy wskazać, że naruszenie tego zakazu nie ma wpływu na ważność czynności prawnej dokonanej z naruszeniem tego zakazu, a obwarowane jest wyłącznie sankcjami określonymi w przepisach tej ustawy. Przedmiotowy obowiązek nie dotyczy przypadków, gdy armator dokona spłaty wszystkich zobowiązań wynikających z umowy kredytu.

W trakcie okresu obowiązywania umowy kredytowej armator może zbyć statek tylko gdy uzyska zgodę BGK na przeniesienie zobowiązań wynikających z umowy kredytu preferencyjnego oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii Rady Żeglugi Śródlądowej albo ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, wydawanej zgodnie z **ust. 2–4 w art. 13 niniejszej ustawy**. Przedmiotowa opinia ma podobny cel jak umorzenie kredytu preferencyjnego armatorowi, a mianowicie zezwalanie na zbycie statku, a w konsekwencji wprowadzenie

ułatwienia do dysponowania majątkiem armatorów, którzy zrealizowali cel przyznania kredytu preferencyjnego.

**W ust. 5 w art. 13 niniejszej ustawy** zakłada się, że do nabywcy statku, który jest zbywany w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego, stosuje się odpowiednio art. 4, art. 6 i art. 7. W związku z powyższym nabywca statku, który jest zbywany w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego, będzie musiał spełniać wymagania przewidziane dla armatora ubiegającego się o udzielenie kredytu preferencyjnego, które zostały określone w art. 4 ust. 1, wynikające z ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (ust. 3 w art. 4), otrzymać pozytywną opinię Rady Żeglugi Śródlądowej albo ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej (ust. 4 w art. 4, w związku z art. 6). Ponadto nabywca będzie musiał złożyć wniosek wraz z załącznikami, o którym mowa w art. 7 ust. 1 niniejszej ustawy.

**W art. 14 niniejszej ustawy** określono konsekwencje zbycia ww. statku w okresie obowiązywania umowy kredytowej. W takim przypadku armator jest zobowiązany do spłaty zobowiązań z tytułu kredytu preferencyjnego, a także pomocy *de minimis* otrzymanej ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej na kredyt preferencyjny, a także na umorzenie części tego kredytu.

#### **Refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku**

Następnym, wprowadzonym w **art. 15 i następnym niniejszej ustawy**, instrumentem wsparcia finansowego armatorów żeglugi śródlądowej jest refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku. W **ust. 1 w art. 15 niniejszej ustawy** określono rodzaje składników wyposażenia, na które będzie przyznawane refinansowanie.

Podkreślenia wymaga, że nazwy rodzajów składników wyposażenia statku, kwalifikującego się do refinansowania, są zgodne z nomenklaturą branżową, a ich definicje określone są w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz. U. poz. 1423) oraz w przepisach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE.

Mając na względzie obecną politykę Unii Europejskiej wspierającą innowacje i nowe technologie, refinansowanie zakupu wyposażenia dotyczy, oprócz zakupu standardowych części wyposażenia, również zakupu części wyposażenia wykorzystujących nowe technologie, w tym technologie ICT, nieprzewidziane obecnymi wymaganiami technicznymi, a jednocześnie wpływające na zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi.

Należy wskazać, że refinansowanie będzie przysługiwało wyłącznie jeżeli w danym roku kalendarzowym przewidziano środki przeznaczone na ten cel w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Informacje o wysokości środków przeznaczonych w planie finansowym Funduszu na refinansowanie będzie zamieszczał minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w BIP na stronie podmiotowej ministerstwa. Przedmiotowe rozwiązanie zapewni wszystkim zainteresowanym informacje o możliwości uzyskiwania refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku.

Maksymalna liczba refinansowanych składników wyposażenia statku w kolejnych latach przypadających na jeden statek została ograniczona do 10 składników w przypadku kategorii środków ratunkowych, gdyż może dotyczyć niedrogich elementów, takich jak np. koła

ratunkowe, oraz 3 w przypadku pozostałych rodzajów składników – z uwagi na fakt, że mogą one obejmować bardzo kosztowne i specjalistyczne wyposażenie, takie jak chociażby radary.

**W ust. 4 w art. 15 niniejszej ustawy** przewidziano, że minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, po zasięgnięciu opinii Rady Żeglugi Śródlądowej (jako organu z wiedzą ekspercką i współpracującego przy udzielaniu wsparcia finansowego dla armatorów), w drodze rozporządzenia, określi wykaz składników, których zakup ma być refinansowany. Z uwagi na fakt, że zmiana wymagań technicznych może dotyczyć wyłącznie kilku konkretnych składników wyposażenia z określonego rodzaju składników wyposażenia zasadne jest ograniczenie refinansowania wyłącznie do określonych składników. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w ww. rozporządzeniu określi także liczbę składników przypadającą na jeden statek, która będzie refinansowana. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, który, w wielu przypadkach, sam wprowadza obowiązek stosowania określonych wymagań technicznych i tym samym wyposażenia na statku, ustali liczbę składników wyposażenia dla statku, podlegających refinansowaniu z uwzględnieniem zmieniających się wymagań technicznych i potrzeb armatorów.

**W art. 16 niniejszej ustawy** wprowadzono ograniczenie refinansowania do 50% jego zapłaconej ceny, a także warunki udzielenia refinansowania. Wprowadzone ograniczenie ma na celu racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi (refinansowanie nie może stanowić darowizny), a z drugiej strony jego względnie duża wysokość ma zachęcić armatorów do ulepszania floty i spełniania najwyższych wymogów bezpieczeństwa statku. Należy wskazać, że refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku będzie przyznawane po spełnieniu następujących warunków:

- 1) wniosek o przyznanie refinansowania został złożony w roku, w którym został zakupiony składnik wyposażenia, z uwagi na fakt, że refinansowanie ma dotyczyć bieżącej wymiany wyposażenia statku w przypadku zmieniających się wymogów technicznych dla statków;
- 2) armator nie posiada zaległości publicznoprawnych i zaległości z tytułu opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód NFOŚiGW (w tym zakresie uzasadnienie wprowadzenia tego warunku jest takie samo jak przy innych instrumentach wsparcia finansowego armatorów).

**W art. 17 niniejszej ustawy** określono elementy wniosku o refinansowanie, które są niezbędne do przyznania refinansowania, w tym dane identyfikujące armatora, numer rachunku bankowego wnioskodawcy albo rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, a także dane pozwalające na kontrolę realizacji przez armatora obowiązku posiadania refinansowanego składnika wyposażenia na określonym statku (określenie składnika i statku). Weryfikacja spełnienia warunków do uzyskania przez armatora refinansowania będzie możliwa na podstawie załączanych przez armatorów dokumentów wymienionych w ust. 2.

Dodatkowo w **art. 18 niniejszej ustawy** zakłada się wprowadzenie obowiązku posiadania składnika wyposażenia, którego zakup został refinansowany ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Przedmiotowe rozwiązanie ma zapewnić wykorzystywanie refinansowania zgodnie z jego przeznaczeniem, tj. na dostosowywanie statków do obowiązujących wymagań w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, a także wykluczyć potencjalne nieprawidłowości, które mogą wystąpić w tym zakresie (uzyskiwanie refinansowania i dalszą sprzedaż składnika wyposażenia w celu zarobkowym). Z uwagi na fakt, że obowiązek posiadania składnika wyposażenia na statku umożliwi stworzenie systemu sprawnej kontroli tego obowiązku, w przeciwieństwie do zakazu sprzedaży składnika wyposażenia (armatorzy nie musieliby posiadać tego składnika wyposażenia, a tym samym znacznie utrudniona byłaby kontrola sprzedaży tego składnika), zdecydowano się na wybór tego rozwiązania. We wskazanych przepisach przewiduje się ustanowienie systemu kontroli posiadania składnika wyposażenia

przez odpowiednie organy, tj. dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, podejmujących odpowiednie działania kontrolne w terenie. W związku z powyższym **w art. 53 w pkt 1 i 2 niniejszej ustawy (wprowadzającej zmiany w ustawie o żegludze śródlądowej)** przyznano odpowiednie uprawnienia dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej, a także pracownikom uprawnionym do przeprowadzania inspekcji na statku. Powyższe jest niezbędne w celu zapewnienia możliwości wykonywania kontroli w terenie (na statku) posiadania przez armatorów składników wyposażenia statku.

W celu zapewnienia wykonywania prawidłowej kontroli przez ww. podmioty przewiduje się przekazywanie niezbędnych informacji przez BGK do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, a następnie do dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, którzy będą faktycznie sprawowali kontrolę w zakresie posiadania odpowiedniego składnika wyposażenia na statku.

**W art. 18 ust. 1 w pkt 1–5 niniejszej ustawy** wprowadza się odstępstwa od obowiązku posiadania składnika wyposażenia na statku, które są związane z sytuacjami występującymi w ramach zwykłego użytkowania takiego urządzenia (uszkodzenie trwałe lub przejściowe sprzętu), a także w związku z okolicznościami losowymi niezależnymi od armatora, za które nie ponosi on odpowiedzialności. Dodatkowo przewidziano w tym przepisie możliwość dobrowolnego zwrotu dopłaty bezpośredniej, co będzie prowadziło do zwolnienia z obowiązku posiadania składnika wyposażenia statku. W ust. 2–4 w art. 18 niniejszej ustawy wprowadzono obowiązki informacyjne dla armatorów w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych sytuacji (naprawą składnika wyposażenia, zbycia statku, usunięciu składnika wyposażenia ze statku) zwalniających ich z obowiązku posiadania składnika wyposażenia na statku.

**W art. 19 niniejszej ustawy** określono procedurę rozpatrywania wniosków o udzielenie kredytu preferencyjnego, umorzenie części kredytu preferencyjnego, a także o refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku. Z uwagi na fakt, że ostatni z wymienionych rodzajów wniosku nie wymaga do jego rozpatrzenia uzyskania opinii i następuje wyłącznie po weryfikacji formalnej, termin przewidziany na jego rozpatrzenie jest krótszy od terminu wyznaczonego na rozpatrzenie pozostałych rodzajów wniosków. Termin 30 dni na rozpatrzenie wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego i umorzenie części kredytu preferencyjnego uwzględnia okres uzyskiwania opinii. W celu zapewnienia równych szans na uzyskanie wsparcia finansowego przez armatorów zakłada się, że wnioski będą rozpatrywane w kolejności ich wplywu.

**W ust. 2 i 3 w art. 19 niniejszej ustawy** określono tryb usuwania braków formalnych wniosków i skutki braku usunięcia takich braków. W celu jednoznacznego wskazania sposobu uzyskiwania opinii w przypadku rozpatrywania wniosków **w ust. 4 w art. 19 niniejszej ustawy** zakłada się, że to BGK przekazuje wnioski i niezbędne dokumenty do organu wydającego opinię.

**W art. 20 niniejszej ustawy** określono obowiązki informacyjne BGK, ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej oraz dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej. Przedmiotowe rozwiązanie ma zapewnić ww. podmiotom niezbędne informację w celu egzekwowania zakazu zbycia statku w okresie umowy kredytowej, obowiązku posiadania składnika wyposażenia statku, na który udzielono refinansowania, a także konsekwencji naruszenia tego zakazu i obowiązku.

**W art. 21 niniejszej ustawy** przesądzono, że pomoc *de minimis*, udzielana w formie kredytu preferencyjnego, umorzenia kredytu preferencyjnego lub refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku ma być zgodna z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii

Europejskiej do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L 352 z 24.12.2013, str. 1) oraz ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej.

### **Rozdział 3 – Fundusz Żeglugi Śródlądowej**

W Rozdziale 3 uregulowano kwestie dotyczące funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej, w tym wskazano źródła finansowania i dozwolonego przeznaczenia jego środków, obsługi tego Funduszu przez BGK oraz rozliczeń dokonywanych z tego tytułu.

Fundusz Żeglugi Śródlądowej ma być prowadzony w BGK (**art. 22 niniejszej ustawy**). Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej będą pochodzić z (**art. 23 ust. 1 i 2 niniejszej ustawy**):

- dotacji z NFOŚiGW;
- odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz odsetek od lokat bankowych okresowo wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- przychodów z inwestycji środków Funduszu Żeglugi w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski;
- odsetek od kredytów preferencyjnych udzielanych ze środków Funduszu Żeglugi;
- darowizn i zapisów;
- wpływów z innych tytułów, w tym z dotacji celowej.

Podkreślenia wymaga, że wyrażenie „środki” jest zgodne z terminologią powszechnie stosowaną w regulacjach prawnych dotyczących funduszy celowych (np. Fundusz Kolejowy) oraz wynika z konieczności dostosowania terminów ujętych w niniejszej ustawie do zasad rachunkowości obowiązujących w BGK.

Podstawowym źródłem finansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej będą coroczne dotacje ze środków NFOŚiGW. W związku z tym w **art. 24 niniejszej ustawy** określono procedurę uzgadniania dotacji i zawierania w tym zakresie umowy. Dysponent części budżetowej 69 – żegluga śródlądowa będzie wnioskował o dotację z NFOŚiGW w kwocie do 1% przychodów funduszu podstawowego NFOŚiGW na wspomaganie ekologicznych form transportu i ochronę środowiska w żegludze śródlądowej. Podstawą przekazania ww. dotacji będzie umowa zawarta pomiędzy ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej a NFOŚiGW. Umowa ta będzie określała m.in. rodzaje zadań realizowanych ze środków dotacji. Środki finansowe przekazane w formie dotacji z NFOŚiGW, niewykorzystane w ramach Funduszu Żeglugi Śródlądowej będą zwracane do NFOŚiGW.

Dla obecnie szacowanej liczby wniosków kredytowych, określonej w Ocenie Skutków Regulacji niniejszej ustawy, wystarczające wydaje się utrzymanie podstawowego finansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej ze środków NFOŚiGW. Niniejsza ustawa przewiduje również dodatkowe źródła finansowania ze względu na stan floty żeglugi śródlądowej i potrzeby jej modernizacji; konieczność spełnienia przez część statków nowych wymagań technicznych (w zakresie budowy i wyposażenia, w tym wpływu jednostek napędowych na środowisko) określonych w:

– dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15);

– rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz. Urz. UE L 252 16.09.2016, str.53).

Jednym z takich dodatkowych źródeł są dotacje udzielone z budżetu państwa, z części 69 – żegluga śródlądowa (**art. 23 ust. 2 niniejszej ustawy**). Mając na względzie plany rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego, a także obowiązek przystosowania przestarzałej floty żeglugi śródlądowej do aktualnych standardów technicznych, należy przewidzieć możliwość zwiększenia zapotrzebowania na środki finansowe z Funduszu Żeglugi Śródlądowej, przy którym zachowanie finansowania jedynie ze środków NFOŚiGW może nie być wystarczające. W związku z powyższym zasadne wydaje się ujęcie w przepisach niniejszej ustawy możliwości przyznania dotacji z budżetu państwa na wspieranie działań na rzecz poprawy zdolności przewozowych floty żeglugi śródlądowej przy jednoczesnym osiągnięciu konkretnych efektów ekologicznych i ekonomicznych w żegludze śródlądowej, poprzez zwiększenie możliwości finansowych Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Mając na uwadze wymagania stawiane przez przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.), oszacowano nieprzekraczalny limit dotacji z budżetu państwa w wysokości 2,3 mln zł (**limit uwzględniono w art. 64 niniejszej ustawy**). Limit ten został skalkulowany rocznie i dotyczy lat 2022–2028. Niniejsza ustawa zakłada możliwość ubiegania się o dotację dopiero w roku 2022, gdy możliwa będzie realna ocena zapotrzebowania na kredyty z Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Nieprzekraczalny limit dotacji określony został w oparciu o średnią wartość dotacji udzielanych z NFOŚiGW dla Funduszu Żeglugi Śródlądowej na podstawie przepisów obecnie obowiązującej ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym w ciągu pięciu ostatnich lat, w których ta dotacja została udzielona. Szczegółowy tryb i zasady udzielania oraz rozliczania tej dotacji zostaną ustalone na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Należy wskazać, że w katalogu źródeł wpływów do Funduszu Żeglugi Śródlądowej nie ujęto składek opłacanych przez armatorów. Jest to jedna z ważniejszych zmian względem obowiązujących dotychczas rozwiązań. Jednym z postulatów środowiska armatorów śródlądowych, które są zgłaszane od lat, jest zniesienie wymogu opłacania składek na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Takie rozwiązanie przewidziane w niniejszej ustawie ma na celu ułatwienie prowadzenia działalności gospodarczej przez armatorów i zwiększenie jej opłacalności, której rentowność jest obniżona z uwagi na niektóre niekorzystne uwarunkowania, takie jak trudności nawigacyjne (brak żeglowności na niektórych odcinkach dróg wodnych) oraz krótki okres nawigacyjny. Ograniczenia te wpływają na przyjmowanie mniejszej liczby zleceń na transport żeglugą śródlądową. Wpływy z tytułu składek uiszczanych przez armatorów mają niewielkie znaczenie dla sytuacji finansowej Funduszu Żeglugi Śródlądowej, natomiast dla działalności gospodarczej prowadzonej przez armatorów mają duże znaczenie. W związku z tym ważnym powodem zniesienia obowiązku uiszczania składek przez armatorów były niewielkie wpływy z tego tytułu rocznie od 200 do 400 tys. zł.

Celem niniejszej ustawy jest również maksymalizacja wsparcia w odbudowie modernizacji floty żeglugi śródlądowej i przystosowania jej do wymogów stawianych jednostkom żeglugi śródlądowej przez prawo unijne, m.in. poprzez zagwarantowanie wsparcia finansowego, na które armatorzy śródlądowi mogą liczyć w innych państwach Unii Europejskiej. Przykładami takiego wsparcia są fundusze prowadzone w Republice Federalnej Niemiec oraz Republice

Francuskiej. Dodatkowo z uwagi na rozszerzenie listy beneficjentów na inne państwa Unii Europejskiej nie jest możliwe w sposób efektywny obciążenie armatorów opłatami na Fundusz Żeglugi Śródlądowej. Mogłoby to doprowadzić do powstania sytuacji powodującej nierówności społeczne i zakłócającej zasadę konkurencyjności na rynku transportu wodnego śródlądowego w Polsce (jedni armatorzy opłacaliby składki, a inni armatorzy nie mieliby takiego obowiązku).

W **art. 25 niniejszej ustawy** określa się dozwolone przeznaczenie środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Należy wskazać, że środki finansowe Funduszu Żeglugi Śródlądowej mają przede wszystkim być przeznaczone na realizację celu utworzenia tego Funduszu, tj. wsparcie armatorów żeglugi śródlądowej w postaci kredytów preferencyjnych, ich umarzania, refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku. Z uwagi na fakt, że obsługa Funduszu Żeglugi Śródlądowej generuje koszty, również te wydatki pokrywane będą ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

Fundusz Żeglugi Śródlądowej ma zostać powołany także w celu wspierania finansowego promocji transportu wodnego śródlądowego. Ten cel ma być realizowany w ramach działalności Rady Żeglugi Śródlądowej i na podstawie opracowywanego przez ten podmiot planu promocji żeglugi śródlądowej. W związku z powyższym w **art. 25 ust. 1 pkt 4 niniejszej ustawy** zakłada się także ponoszenie przez Fundusz Żeglugi Śródlądowej wydatków związanych z funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej oraz realizacją działań wskazanych w planie promocji żeglugi śródlądowej.

Koszty wynikające ze zmniejszenia środków w związku z umorzeniami kredytów preferencyjnych także będą ponoszone ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

Z uwagi na fakt, że nie wszystkie środki finansowe Funduszu Żeglugi Śródlądowej są stale wykorzystywane, m.in. z powodu potrzeby zapewnienia wolnych środków na udzielane kredyty preferencyjne, zasadne jest zagospodarowanie tych środków finansowych Funduszu Żeglugi Śródlądowej przez okres, gdy stanowią wolne środki. W związku z powyższym zakłada się, że okresowo wolne środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej mogą być lokowane w innych bankach lub inwestowane w papiery wartościowe – w celu uzyskania z nich korzyści finansowych.

W **ust. 4 w art. 25 niniejszej ustawy** wprowadzono ograniczenie dla BGK w zakresie dysponowania wolnymi środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej, które ma na celu zabezpieczyć te środki (np. w przypadku upadłości jednego banku lub powiązanej kapitałowo grupy banków).

W **art. 26 niniejszej ustawy** zakłada się, że nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej będzie sprawowała Rada Nadzorcza BGK – organ nadzorczy nad działalnością tego banku, co wynika z faktu, że to BGK prowadzi obsługę środków ww. funduszu.

W **art. 27 niniejszej ustawy** reguluje się kwestie dotyczące planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej, w tym jego zakres, który musi uwzględniać wszystkie dopuszczalne wydatki i przychody tego funduszu.

W **art. 28 niniejszej ustawy** określono sposób uzgadniania planu finansowego przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej i ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

W **art. 29 niniejszej ustawy** określono obowiązki sprawozdawcze BGK wobec ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministra właściwego do spraw finansów



publicznych w celu zapewnienia dostępu do informacji w zakresie prawidłowego gospodarowania środkami Funduszu Żegluga Śródlądowej.

W **art. 30 niniejszej ustawy** określono zasady wynagradzania BGK. Należy wskazać, że, co do zasady, BGK przysługuje wynagrodzenie z tytułu obsługi Funduszu Żegluga Śródlądowej oraz prowizja od kredytobiorcy z tytułu udzielonego armatorowi kredytu preferencyjnego. Należy wskazać, że wynagrodzenie dla BGK przysługuje w związku z podejmowanymi przez Bank koniecznymi czynnościami w celu obsługi Funduszu, takimi jak opracowywanie sprawozdań, pomnażanie wolnych środków Funduszu, promowanie wśród armatorów instrumentów finansowych Funduszu. Faktyczne koszty obsługi Funduszu Żegluga Śródlądowej ustala BGK. Należy wskazać, że oprócz rekompensaty faktycznych kosztów obsługi Funduszu, przy ustalaniu wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego Bankowi, uwzględnia się także współczynnik prowizyjny w maksymalnej wysokości 1,06, który ma zapewnić sprawne prowadzenie w tym zakresie działalności Banku.

Dodatkowo w przypadku uruchomienia Funduszu Rezerwowego, BGK przysługuje wynagrodzenie z Funduszu Rezerwowego, którego zasady ustalania i przyznawania zostały określone analogicznie do wynagrodzenie przysługującego BGK z tytułu obsługi Funduszu Żegluga Śródlądowej (**art. 42 niniejszej ustawy**). Wynagrodzenie z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego jest udzielane ze środków tego funduszu, dopiero od chwili uruchomienia jego mechanizmu, przewidzianego w tym Funduszu.

Z uwagi na fakt, że wysokość prowizji może ulegać zmianie, m.in. z powodu zmiany sytuacji rynkowej i konieczności zapewnienia większej opłacalności dla armatorów udzielanych kredytów, ostateczną wysokość prowizji ustala minister właściwy do spraw żegluga śródlądowej w rozporządzeniu. Również z uwagi na możliwe zmiany w liczbie udzielanych kredytów, kosztów pracy, a w konsekwencji kosztów wykonywanych przez BGK czynności, zakłada się możliwość bardziej elastycznego ustalania wysokości współczynnika prowizji, który wpływa na wysokość wynagrodzenia prowizyjnego, i wyznaczanie jego ostatecznej wysokości w rozporządzeniu wydawanym przez ministra właściwego do spraw żegluga śródlądowej.

W **art. 31 i art. 43 niniejszej ustawy** zakłada się, że BGK ma zawierać z ministrem właściwym do spraw żegluga śródlądowej umowę określającą warunki współpracy w zakresie gospodarowania środkami Funduszu Żegluga Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowego. Przedmiotem umowy mają być szczegółowe zasady dokonywania wypłat ze środków Funduszu Żegluga Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego oraz zakres danych wymaganych do przygotowania planów finansowych tych funduszy oraz tryb ich przekazywania do BGK.

#### **Rozdział 4 – Fundusz Rezerwowy**

W zakresie Funduszu Rezerwowego **niniejsza ustawa w art. 32–43** określa te elementy i zasady, których nie da się bezpośrednio zastosować na podstawie rozporządzenia 718/1999, z uwzględnieniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 546/2014 z dnia 15 maja 2014 r. *zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żegluga śródlądowej* (Dz. Urz. UE L 163 z 29.05.2014, str. 15), zwanym, dalej „rozporządzeniem 718/1999”. W niniejszej ustawie uwzględniono przepisy ww. rozporządzeń oraz rozporządzenia 181/2008, dotyczące funkcjonowania Funduszu Rezerwowego, w szczególności obowiązki opłat za wprowadzenie na rynek nowych jednostek lub jednostek spoza krajów wspólnoty oraz ustanowienia mechanizmu tzw. wypłat za złomowanie jako mechanizmu rezerwowego dla Komisji Europejskiej do regulacji zdolności podażowej floty.

W **art. 32 niniejszej ustawy** zakłada się, że Funduszu Rezerwowego będzie prowadzony w BGK, a mechanizm tego funduszu będzie uruchamiany w przypadkach określonych w rozporządzeniu 718/1999. Z uwagi na fakt, że uruchomienie mechanizmu Funduszu Rezerwowego będzie wiązało się z koniecznością realizacji obowiązków przez armatorów przewidziano, że minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłosi, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” informacje o uruchomieniu tego Funduszu wraz ze wskazaniem daty jego uruchomienia. Przedmiotowe rozwiązanie zapewni pewność prawa w zakresie funkcjonowania Funduszu Rezerwowego.

W **art. 33 niniejszej ustawy** ustalono, że Funduszu Rezerwowego ma składać się z trzech odrębnych rachunków – dla statków do przewozu ładunków suchych, zbiornikowców i pchaczy.

W **art. 34 niniejszej ustawy** wskazano wpływy Funduszu Rezerwowego. Środki Funduszu Rezerwowego mają pochodzić przede wszystkim ze składek specjalnych, z wpłat ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej (w celu zapewnienia płynności finansowej Funduszu Rezerwowego w sytuacji, gdy wpływy ze składek specjalnych byłyby niewystarczające do zapewnienia realizacji zadań Funduszu Rezerwowego), a dodatkowo także z innych źródeł. W przypadku konieczności dokonania wypłat ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej na Fundusz Rezerwowego zmianie ulegnie plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej, który stanowi podstawę dokonywania wypłat.

Podkreślenia wymaga, że Fundusz Rezerwowego stanowi mechanizm rezerwowego, w rozumieniu rozporządzenia 718/1999. Zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem mechanizm ten służy do regulowania zdolności podaźowej floty w przypadku wystąpienia silnych zakłóceń na rynku. Regulacja ta polega przede wszystkim na wpłacaniu na rachunek Funduszu Rezerwowego składek specjalnych za wprowadzenie na rynek nowych jednostek żeglugi śródlądowej. Mając na uwadze, że zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej obecnie nie istnieje obowiązek wpłaty składek specjalnych, a Fundusz Rezerwowego nie posiada żadnych zgromadzonych środków, zobowiązań czy też planu finansowego w celu uniknięcia dodatkowych kosztów obsługi Funduszu Rezerwowego, przedmiotowy Fundusz ma stanowić dodatkowy mechanizm rezerwowego, który zostanie uruchomiony w przypadku konieczności regulacji zdolności podaźowej jednostek żeglugi śródlądowej w przypadku wystąpienia silnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej, zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej (**art. 35 i art. 36 niniejszej ustawy**). Obowiązek opłacania składek specjalnych powstanie z mocy prawa, w momencie uruchomienia Funduszu Rezerwowego. Obowiązek wpłaty składek wynika wprost z przepisów Unii Europejskiej. Armator, zgodnie z przepisami rozporządzenia 718/1999, ma obowiązek zapłaty składki specjalnej przed wprowadzeniem statku na rynek, czyli przed zarejestrowaniem statku przez właściwy urząd żeglugi śródlądowej (**art. 35 ust. 2 niniejszej ustawy**). Wysokość składek zostanie ustalona indywidualnie dla każdego nowego statku na podstawie przepisów rozporządzenia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, wydawanego na podstawie **art. 37 niniejszej ustawy**, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 181/2008, które ustali wysokość maksymalnych składek specjalnych. Jednocześnie w ww. rozporządzeniu zostanie określony szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat dla armatorów na ulepszenia strukturalne, w formie premii za złomowanie jednostki.

W **art. 38 niniejszej ustawy** wyznaczono Radę Nadzorczą BGK jako organ nadzoru nad gospodarowaniem środkami Funduszu Rezerwowego.

W **art. 39 niniejszej ustawy** określono sposób uwzględnienia planu finansowego Funduszu Rezerwowego w planie finansowym BGK, a także elementy tego planu.

W celu zapewnienia dodatkowej kontroli nad gospodarowaniem środkami Funduszu Rezerwowego w **art. 40 niniejszej ustawy** wprowadzono obowiązek i określono tryb uzgadniania projektu planu finansowego Funduszu Rezerwowego z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

W **art. 41 niniejszej ustawy** nałożono na BGK obowiązki związane z gospodarowaniem środkami Funduszu Rezerwowego, takie jak przedkładanie sprawozdania z realizacji planu finansowego Funduszu Rezerwowego właściwym ministrom, składanie sprawozdania z realizacji planu finansowego Funduszu Rezerwowego za poprzedni rok. Uzyskanie przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministra właściwego do spraw finansów publicznych informacji na podstawie ww. sprawozdań pozwolią prowadzić ocenę *ex post* w zakresie prawidłowości gospodarowania środkami Funduszu Rezerwowego przez BGK.

W **art. 42 niniejszej ustawy** określono zasady wynagradzania BGK w przypadku uruchomienia Funduszu Rezerwowego w sposób analogiczny do zasad wynagradzania związanych z prowadzeniem Funduszu Żeglugi Śródlądowej (Bankowi będzie przysługiwało z tego tytułu wynagrodzenie prowizyjne określane na podstawie współczynnika prowizji w maksymalnej wysokości 1,06, którego ostateczna wysokość będzie określana w rozporządzeniu).

## **Rozdział 5 – Rada Żeglugi Śródlądowej**

**Niniejsza ustawa w art. 44** przewiduje powołanie Rady Żeglugi Śródlądowej – organu opiniodawczego ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, działającego dotychczas na podstawie art. 19 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym pod nazwą Rada do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej.

W **art. 44 ust. 2 niniejszej ustawy** określono katalog zadań Rady. Zadania Rady obejmują opiniowanie wniosków o udzielenie kredytów preferencyjnych, wniosków o częściowe umorzenie kredytu preferencyjnego oraz wniosków o udzielenie zgody na zbycie statku, na którego zakup, modernizację lub naprawę udzielono kredyt preferencyjny ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej, wydawanie opinii w sprawach wskazanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, a także opracowanie planu promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania. Z uwagi na fakt, że w skład Rady mają wchodzić osoby posiadające specjalistyczną wiedzę lub doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej Rada będzie opiniowała ww. wnioski w zakresie kwestii dotyczących spraw żeglugi.

Należy wskazać, że z uwagi na fakt, że Rada Żeglugi Śródlądowej ma być organem działającym przy ministrze właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, jej obsługę zapewni urząd obsługujący ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

Członkom Rady Żeglugi Śródlądowej nie będzie przysługiwało wynagrodzenie z tytułu uczestniczenia w Radzie.

Organizację i tryb pracy Rady Żeglugi Śródlądowej ma określić, w drodze zarządzenia, wydany przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, regulamin.

W **art. 45 niniejszej ustawy** określono szczegółowo procedurę opiniowania ww. wniosków. Z uwagi na potrzebę zapewnienia elastyczności działania Rady wprowadzono możliwość realizacji wyznaczonych jej zadań w drodze korespondencyjnego uzgodnienia stanowisk,

w tym za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Z uwagi na fakt, że opinia Rady w przedmiocie składanych wniosków jest istotna dla armatorów, wyznaczono terminy na przedstawienie takich opinii przez Radę – 15 dni od daty wpływu wniosku do Rady Żeglugi. Określono także tryb postępowania w przypadku braku wydania opinii w terminie przez Radę. W tym przypadku opinie w przedmiocie wniosków wydaje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej uwzględniając te same kryteria co Rada. W celu zapewnienia sprawności rozpatrywania wniosków wyznaczono ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej termin przedstawienia swojej opinii w przedmiocie ww. wniosków. Negatywna opinia Rady albo ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wymaga uzasadnienia ze wskazaniem przyczyn stanowiących podstawę negatywnego rozpatrzenia sprawy.

**W art. 46 niniejszej ustawy** zakłada się, że Rada będzie miała możliwość opracowywania rocznego planu promocji żeglugi śródlądowej. Plan promocji będzie określał działania, których wykonanie będzie powierzone ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej. Działania, które mają zostać określone w planie promocji, mają mieć na celu wspieranie i rozwój sektora żeglugi śródlądowej, w tym przez promocję żeglugi śródlądowej. Zadania ujęte w planie promocji będą miały charakter promocyjny, informacyjny i edukacyjny ukierunkowany na cały sektor transportu wodnego śródlądowego.

Przedmiotowe działania mogą polegać na opracowywaniu dokumentów, analiz i ekspertyz z zakresu sektora transportu wodnego śródlądowego oraz podejmowaniu innych działań informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych, takich jak:

- organizowanie konferencji, warsztatów, spotkań o tematyce żeglugi śródlądowej;
- przygotowywanie i przeprowadzanie kampanii medialnych;
- przygotowanie i produkcja materiałów dydaktycznych.

Rada będzie opracowywać projekt planu promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania i przekazywać go do dnia 31 marca każdego roku, poprzedzającego rok, w którym plan ma obowiązywać, do zatwierdzenia do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Plan promocji żeglugi śródlądowej wymaga zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, który realizuje działania wskazane w planie promocji. Niezatwierdzony plan promocji żeglugi śródlądowej nie podlega wykonaniu. Koszty realizacji działań wskazanych w planie promocji pokrywane są ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej, a wypłaty dokonywane będą przez BGK na wniosek ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

**W art. 47 niniejszej ustawy** zakłada się, że liczba członków Rady Żeglugi Śródlądowej ma wynosić maksymalnie 13 osób w celu uzyskania większej efektywności jej pracy. Obecnie obowiązująca ustawa nie określa liczby członków Rady. W związku z tym liczba członków Rady, wliczając Przewodniczącego, może wynosić obecnie maksymalnie do 22 osób. Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia oraz przede wszystkim w zakresie efektywności pracy Rady, zasadne jest ograniczenie składu Rady do 13 osób i Sekretarza.

Przewodniczącego, Sekretarza oraz poszczególnych członków ma powoływać minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Sekretarz, który nie jest członkiem Rady, jest powoływany przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej z pracowników urzędu zapewniającego obsługę ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. W skład Rady mają wchodzić przedstawiciele ministerstw związanych z żeglugą śródlądową, a także przedstawiciele innych podmiotów, których działalność jest związana z transportem wodnym śródlądowym. W niniejszej ustawie wskazany jest katalog takich podmiotów. Ponadto minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wskaże samorządy województw, których kandydaci

powinni się znaleźć w Radzie. Członkostwo w Radzie Żeglugi Śródlądowej będzie wygasło z powodu odwołania lub rezygnacji złożonej na piśmie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej albo śmierci członka Rady.

W **art. 48 niniejszej ustawy** przesądza się jednoznacznie, iż członkom Rady przysługuje jedynie zwrot kosztów przejazdu w celu udziału w posiedzeniach. Do pozostałych wydatków związanych z funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej zalicza się wydatki poniesione w związku z organizacją posiedzeń Rady Żeglugi Śródlądowej poza jej siedzibą. Należy wskazać, że szczegółowy sposób dokonywania wydatków zostanie określony w rozporządzeniu wydawanym przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

## **Rozdział 6 – Administracyjne kary pieniężne**

W **art. 50 niniejszej ustawy** zakłada się wprowadzenie administracyjnych kar pieniężnych, które mają na celu zapewnienie wykonywania obowiązków i przestrzegania zakazów określonych w niniejszej ustawie.

Z uwagi na fakt, że uchylanie się od obowiązków posiadania składnika wyposażenia statku może być związane ze sprzedażą takiego składnika i w konsekwencji przychodem armatora w wysokości uzyskanego refinansowania zakupu, tj. 50% ceny składnika wyposażenia – w szacunkowej kwocie nawet do około 50 000 zł w ciągu kilku lat, zasadne jest ustanowienie kar administracyjnych, które równoważyłyby ewentualne przychody możliwe do uzyskania z tego tytułu przez armatora wykorzystującego instrumenty wsparcia finansowego niezgodnie z ich przeznaczeniem. W związku z powyższym w **art. 50 ust. 1 niniejszej ustawy** zakłada się wprowadzenie kary administracyjnej w ww. wysokości. Przedmiotowe obowiązki dotyczą posiadania składnika wyposażenia statku, na którego uzyskano refinansowanie, na określonym statku.

W **art. 50 ust. 2 niniejszej ustawy** wprowadzono kary administracyjne dotyczące obowiązków informacyjnych, których brak realizacji utrudni lub uniemożliwi wykonywanie zadań kontrolnych w zakresie spełnienia obowiązku posiadania na statku składnika wyposażenia, którego zakup został refinansowany. Przedstawianie dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej (którego pracownicy prowadzą kontrolę w tym zakresie) niezbędnych informacji z art. 18 ust. 2 jest potrzebne do prowadzenia sprawnej kontroli wykonywania obowiązku z art. 18 ust. 1. Brak realizacji obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 2 w art. 18 niniejszej ustawy, mógłby prowadzić do braku skuteczności prowadzonej kontroli w zakresie realizacji obowiązku posiadania na statku określonego składnika wyposażenia.

W przypadku zbycia statku, jeżeli dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej nie uzyska odpowiednich informacji od zbywcy, to w związku z koniecznością zmiany danych w rejestrze przez nowego armatora statku, ww. organ uzyska niezbędne informacje w tym zakresie dopiero od nabywcy statku.

Z uwagi na fakt, że raczej nie zakłada się obchodzenia obowiązku posiadania składnika wyposażenia na statku przez sprzedaż statku lub naruszenie obowiązków informacyjnych z uwagi na przeciętną cenę statku znaczenie przewyższającą cenę składnika wyposażenia, wysokość kar administracyjnych ustanowionych w przypadku naruszenia obowiązków informacyjnych (**art. 18 ust. 2–4**) ustanowiono na poziomie do 1000 zł, co zapewni dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej odpowiednie informacje o ustaniu obowiązku posiadania danego składnika wyposażenia, jak i będzie odstraszało od naruszenia tych obowiązków, a także umożliwi wymiar kary stosownie do okoliczności faktycznych sprawy.

W **art. 51 niniejszej ustawy** ustalono, że organem właściwym do nakładania administracyjnej kary pieniężnej będzie dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, gdyż jest to organ, który będzie

miał odpowiednie instrumenty do uzyskiwania informacji na temat naruszeń obowiązków stanowiących podstawę wymierzenia takiej kary.

Należy wskazać, że mając na uwadze przede wszystkim realizację celu wprowadzenia ww. kar administracyjnych (zapobiegania wykorzystywania mechanizmu refinansowania niezgodnie z jego przeznaczeniem, tj. w celach zarobkowych), dodatkową przesłanką wymierzenia administracyjnej kary pieniężnej będzie wartość refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku, która określa potencjalny zysk w przypadku zbycia takiego składnika wyposażenia. Poza tą przesłanką w **art. 52 niniejszej ustawy** wskazano na konieczność uwzględniania także standardowych przesłanek wymierzania administracyjnych kar pieniężnych określonych w art. 189d pkt 2-6 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego. Do katalogu przesłanek określonych w ww. ustawie, które nie będą brane pod uwagę w przypadku wymierzania administracyjnych kar pieniężnych, należą waga i okoliczności naruszenia prawa, w szczególności potrzeba ochrony życia lub zdrowia, ważnego interesu strony (przedmiotowa przesłanka w każdym przypadku powodowałaby zmniejszenie wysokości kary, gdyż przedmiotowa kara ma wyłącznie jeden cel – zapewnienie wykorzystania refinansowania zgodnie z przeznaczeniem – dlatego nie powinna być brana pod uwagę), warunki osoby fizycznej – warunki osobiste strony (zła sytuacja materialna osoby, która w wyniku naruszenia obowiązku przewidzianego w ustawie uzyskała znaczny przychód nie powinna być brana pod uwagę, gdyż zachęcałaby osoby mniej zamożne do uzyskiwania przychodów z tytułu refinansowania wbrew celowi tego instrumentu wsparcia finansowego).

## **Rozdział 7 – Zmiany w przepisach, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe**

W związku z likwidacją obowiązku wpłaty składek na Fundusz Żeglugi Śródlądowej w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (**art. 53 niniejszej ustawy**) usuwa się przepisy określające związane z tym obowiązkiem uprawnienia i obowiązki dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej (art. 9 ust. 2 pkt 10 i w konsekwencji zmiana w art. 9 ust. 2h, 2i, art. 10 ust. 1, art. 58 pkt 7) oraz kierownika statku, a także kary przewidziane dla armatorów (art. 21 ust. 2 i art. 58 pkt 1).

W związku z likwidacją obowiązku wpłaty składek na Fundusz Żeglugi Śródlądowej przy uwzględnieniu przewidywanego terminu wejścia w życie niniejszej ustawy – w trakcie roku kalendarzowego – z uwagi na powstanie od początku roku obowiązku opłacenia ww. składek wprowadzono w tym zakresie przepisy przejściowe.

Niniejsza ustawa w **art. 54** przewiduje możliwość zwrotu wpłaconych składek za 2019 r. na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 13 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym armator zobowiązany jest do wpłaty rocznych składek na Fundusz Żeglugi Śródlądowej. Jednocześnie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia rocznych stawek jednostkowych oraz sposobu dokonywania wpłat do Funduszu Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 812) składka roczna wpłacana jest w dwóch ratach. W związku z tym w niniejszej ustawie należy uwzględnić możliwość zwrotu tej części składek, które już zostały uiszczone na rachunek Funduszu Żeglugi Śródlądowej (niniejsza ustawa przewiduje całkowite zwolnienie). Należy wskazać, że uprawnienie armatora do uzyskania zwrotu wygasa po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. W przypadku braku skorzystania przez armatora z ww. uprawnienia składki uiszczone zalicza się na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej. W celu zapewnienia sprawnego wypłacania składek przez BGK wyznaczono termin – 7 dni – na zwrot składki.

Wszystkie wnioski kredytowe nierozpatrzone do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy BGK będzie zwracał wnioskodawcom (**art. 55 ust. 1 niniejszej ustawy**).

W **art. 55 ust. 2 niniejszej ustawy** zakłada się, przyznanie uprawnienia armatorom do umarzania dotychczas udzielonych kredytów preferencyjnych.

W **art. 56 niniejszej ustawy** zakłada się, że Rada do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, powoływana na podstawie uchylanej ustawy, zwana dalej „Radą Dotychczasową”, stanie się nową Radą Żeglugi Śródlądowej, powoływaną na podstawie niniejszej ustawy. Z uwagi na fakt, że w skład Rady Żeglugi Śródlądowej mają być powoływane osoby, co do zasady, z tych samych podmiotów, co do Rady Dotychczasowej. Zakłada się także, że dotychczasowi członkowie Rady Dotychczasowej staną się członkami Rady Żeglugi Śródlądowej tworzonej na podstawie niniejszej ustawy. Z uwagi na fakt, że do Rady Dotychczasowej powoływani byli przedstawiciele ogólnokrajowych przedstawicielstw związków pracowników żeglugi śródlądowej, a niniejsza ustawa w ich miejsce przewiduje powołanie przedstawiciela organizacji, której statutowym zadaniem jest działanie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych, w niniejszej ustawie przewidziano przepis przejściowy uznający przedstawiciela ogólnokrajowych przedstawicielstw związków pracowników żeglugi śródlądowej za przedstawiciela organizacji, której statutowym zadaniem jest działanie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych.

W **art. 57 niniejszej ustawy** wprowadzono przepisy przejściowe w zakresie opracowania i uzgadniania projektu planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej na rok 2020. Wprowadzenie tych przepisów jest niezbędne z uwagi na brak możliwości dotrzymania terminów ustawowych określających terminy opracowania i uzgadniania planów finansowych.

W **art. 58 niniejszej ustawy** wprowadzono przepisy przejściowe dotyczące opracowywania planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2020. W tym zakresie wprowadzono zmiany terminów ustawowych wyznaczonych na opracowanie planu promocji żeglugi śródlądowej na następny rok, gdyż z uwagi na przewidywane wejście w życie niniejszej ustawy w drugiej połowie roku, nie byłoby możliwe dotrzymanie terminów przewidzianych na opracowanie planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2020.

W **art. 59 niniejszej ustawy** wprowadzono przepis przejściowy dotyczący podjęcia działań w celu zmiany umów regulujących kwestie wynagradzania BGK. Umowa regulująca sposób gospodarowania środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego zawarta, na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 28 października 2002 r. *o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym* pomiędzy BGK a ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej powinna zostać dostosowana do przepisów niniejszej ustawy. W celu jak najszybszego rozpoczęcia działań mających na celu zmianę ww. umów w **art. 66 niniejszej ustawy** zakłada się, że art. 59 wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

W **art. 60 niniejszej ustawy** zakłada się, że środki z dotacji udzielonej z NFOŚiGW uzgodnione i przekazane na podstawie art. 6 ustawy z dnia 28 października 2002 r. *o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym* staną się środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Jednocześnie niewykorzystane środki ww. dotacji zostaną przekazane na rachunek NFOŚiGW w terminie do dnia 31 stycznia 2020 r.

W **art. 61 niniejszej ustawy** wprowadzono przepisy przejściowe dotyczące ustalenia dotacji udzielanej z NFOŚiGW na rok 2020. Należy wskazać, że w tym przepisie wprowadza się odrębności w zakresie terminów przewidzianych na wystąpienie z wnioskiem o przyznanie dotacji, gdyż nie jest możliwe dochowanie terminów ustawowych.

W **art. 62 niniejszej ustawy** zakłada się że Fundusz Żeglugi Śródlądowej utworzony na podstawie ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym stanie się Funduszem Żeglugi Śródlądowej w rozumieniu niniejszej ustawy. Jednocześnie w celu zapewnienia ciągłości funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej aktywa, pasywa, należności i zobowiązania Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, staną się aktywami i pasywami oraz środkami pieniężnymi i zobowiązaniami Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w niniejszej ustawie. Należy wskazać, że w celu zapewnienia ciągłości pracy Funduszu Żeglugi Śródlądowej powstałego w wyniku przekształcenia Funduszu utworzonego na podstawie ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, przewiduje się, że dotychczasowy plan finansowy tego funduszu stanie się planem finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej utworzonym na podstawie niniejszej ustawy.

W **art. 63 niniejszej ustawy** zakłada się, że Fundusz Rezerwowy utworzony na podstawie ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym stanie się Funduszem Rezerwowym w rozumieniu niniejszej ustawy. Konieczność utrzymania tego Funduszu wynika z faktu, że po wejściu w życie niniejszej ustawy powinien on nadal istnieć i być uruchamiany w przypadkach określonych w przepisach Unii Europejskiej.

W **art. 64 niniejszej ustawy** wprowadzono maksymalny limit wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotację dla Funduszu Żeglugi Śródlądowej. W przypadku zwiększenia liczby udzielanego wsparcia finansowego armatorom żeglugi śródlądowej może wystąpić potrzeba przyznania dotacji z budżetu państwa w celu zapewnienia funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

W **art. 65 niniejszej ustawy** uchyla się ustawę dotychczas regulującą kwestię Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego.

W **art. 66 niniejszej ustawy** wyznaczono datę wejścia w życie niniejszej ustawy na miesiąc po jej ogłoszeniu. Przyjęcie takiego okresu *vacatio legis* zapewni odpowiedni czas na przygotowanie się do rozwiązań w niej przewidzianych.

Z uwagi na brak zgodności dotychczasowych aktów prawa miejscowego z nową ustawą nie ma możliwości ich utrzymania czasowego w mocy.

### **Wpływ projektu ustawy na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców**

Ustawa ma pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorstwa i małe przedsiębiorstwa w związku z możliwością rozwoju ich działalności poprzez możliwość otrzymania niskoprocentowanego kredytu preferencyjnego oraz możliwość wnioskowania o umorzenie ich części. Modernizacja i zakup nowych jednostek przez przedsiębiorstwa działające w sektorze transportu wodnego śródlądowego zmniejszy koszty inwestycji w rozwój firmy oraz pozwoli na zwiększenie oferty usług transportowych, a także pozytywnie wpłynie na rynek pracy, zwłaszcza w sektorze podróży turystycznych.

Pozytywny wpływ na ww. sektor będą miały następujące regulacje projektu ustawy:

- rozszerzenie liczby beneficjentów mające wpływ na dostęp do kredytów preferencyjnych dla większej liczby podmiotów;
- rezygnacja z pobierania składek na Fundusz Żeglugi Śródlądowej zmniejszająca obciążenia finansowe dla beneficjentów Funduszu;



- wprowadzenie możliwości umorzeń stanowiące skuteczną zachętę dla przedsiębiorców do inwestowania w rozwój i modernizację taboru żeglugi śródlądowej.

Projektowana ustawa nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowana ustawa została zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). Nie wpłynęło żadne zgłoszenie dotyczące tej ustawy, o którym mowa w art. 7 ww. ustawy.

Projektowana ustawa nie ma wpływu na sytuację osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Zgodnie z rozporządzeniem 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.), projekt ustawy nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej: Przemysław Żukowski – zastępca dyrektora, tel. 22 583-85-50, e-mail: Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl; Tomasz Kocoń – starszy specjalista, tel. 22 583-85-56, e-mail: Tomasz.Kocon@mgm.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 28.05.2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b> stanowisko Komisji Europejskiej przesłane pismem z dnia 8 sierpnia 2011 r. (COMP/F5/PO/ae-D*2011/075677) dotyczącego notyfikowanego środka pomocowego: NN 48/2010 (ex N 460/2008).</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b> UC83</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiany obecnie obowiązujących przepisów ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym wynikają ze stanowiska Komisji Europejskiej przesłanego pismem z dnia 8 sierpnia 2011 r. (COMP/F5/PO/ae-D\*2011/075677), dotyczącego notyfikowanego środka pomocowego: NN 48/2010 (ex N 460/2008). Stanowisko to wskazuje następujący zakres niezbędny do uregulowania w ustawie, w celu zapewnienia prawidłowego stosowania przepisów w zakresie pomocy publicznej w stosunku do regulacji UE:

- rozszerzenie listy beneficjentów Funduszu Żeglugi Śródlądowej o podmioty z krajów członkowskich UE;
- ograniczenie w przepisach wysokości pomocy do kwoty *de minimis*,
- usunięcie mechanizmu wypłaty z Funduszu Żeglugi Śródlądowej za trwałe wyłączenie statków z eksploatacji,
- uchylenie przepisów dotyczących pomocy dla przedsiębiorstw w trudnej sytuacji ekonomicznej.

Przepisy projektu ustawy przewidują możliwość ubiegania się o środki wsparcia przez armatorów pochodzących z innych niż Polska krajów członkowskich. Jednocześnie MGMIŻŚ planuje odstąpić od nakładania obowiązku opłacania składek na Fundusz Żeglugi Śródlądowej. Jednym z postulatów środowiska armatorów śródlądowych, które są wysuwane od lat, jest zniesienie wymogu opłacania składek na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Takie działanie zaproponowane w projekcie ustawy przez MGMIŻŚ ma również na celu ułatwienie prowadzenia działalności przez armatorów, którzy napotykać na różne problemy związane z brakiem żeglowności rzek. Kwoty, które nie są znaczące dla Funduszu Żeglugi Śródlądowej, są znaczące dla pojedynczych armatorów, którzy działają w warunkach niezapewniających im ciągłości zarobków. Celem ustawodawcy jest maksymalizacja wsparcia w odbudowie floty żeglugi śródlądowej m.in. poprzez zagwarantowanie wsparcia finansowego, na które armatorzy śródlądowi innych państw UE mogą liczyć w swoich krajach. Dodatkowo z uwagi na rozszerzenie listy beneficjentów na inne państwa UE nie jest możliwe w sposób efektywny obciążenie armatorów opłatami na Fundusz Żeglugi Śródlądowej. Mogłoby to doprowadzić do powstania sytuacji powodującej nierówność społeczną i zakłócającą zasady konkurencyjności na rynku transportu wodnego śródlądowego w Polsce, gdzie jedni armatorzy opłacaliby składki, a inni armatorzy nie.

Drugim ważnym powodem odstąpienia od uiszczania składek przez armatorów był fakt, że do FŻŚ wpływało rocznie między 200 a 400 tys. zł składek. Kwota ta była istotnym obciążeniem dla armatorów, która nie przekładała się na wymierny efekt płynności finansowej FŻŚ. Pobieranie przedmiotowych składek nie miało więc uzasadnienia ekonomicznego w kontekście funkcjonowania FŻŚ. Obciążanie armatorów składkami w ocenie projektodawcy jest bezzasadne.

Podstawowym źródłem wsparcia dla sektora transportu wodnego śródlądowego na gruncie regulacji projektu ustawy pozostają kredyty preferencyjne dla armatorów statków żeglugi śródlądowej. Nową grupą beneficjentów wsparcia są armatorzy statków pasażerskich. Jednakże z uwagi na konieczność wspierania armatorów statków towarowych pozostających w gorszej sytuacji rynkowej od armatorów statków pasażerskich, a także mając na uwadze stosunek liczby jednostek pasażerskich do towarowych, kwota kredytów przeznaczonych dla armatorów statków pasażerskich nie będzie mogła przekroczyć 30% kwoty środków przeznaczonych na kredyty preferencyjne w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Celem ustawodawcy jest maksymalizacja wsparcia w odbudowie floty żeglugi śródlądowej z uwzględnieniem preferencji dla armatorów statków towarowych oraz wykonujących prace modernizacyjno-techniczne. Dodatkowym elementem, zgodnym ze stanowiskiem KE, jest wprowadzenie mechanizmu umarzania części kredytów preferencyjnych. Mechanizm umorzenia jest przewidziany dla armatorów statków towarowych.

- Poza ww. regulacjami wynikającymi ze stanowiska KE MGMIŻŚ przewidziało dodatkowe elementy wsparcia, takie jak refinansowanie zakupu składników wyposażenia statków dla armatorów śródlądowych – ukierunkowane na przystosowanie statków do wymagań prowadzenia bezpiecznej żeglugi śródlądowej;

- plan promocji żeglugi śródlądowej – zawierający szereg działań o charakterze sektorowym, ukierunkowany na promocję i działania edukacyjne z zakresu transportu wodnego śródlądowego.

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

Planowane w projekcie ustawy zmiany przewidują:

- rozszerzenie listy beneficjentów Funduszu Żeglugi Śródlądowej o podmioty z krajów członkowskich UE, armatorów statków pasażerskich, armatorów prowadzących działalność polegającą na wykonywaniu prac utrzymaniowo-modernizacyjnych na śródlądowych drogach wodnych,
- ograniczenie w przepisach wysokości pomocy do kwoty *de minimis*,
- usunięcie mechanizmu wypłaty z Funduszu Żeglugi Śródlądowej za trwałe wyłączenie statków z eksploatacji (z uwagi na regulacje unijne dotyczące polityki wspólnotowej w zakresie zdolności przewozowych floty żeglugi śródlądowej UE, przyznające uprawnienia KE do podejmowania decyzji w sprawie mechanizmów wspierania floty, wypłaty za tzw. złomowanie nie występują w praktyce od roku 2012),
- uchylenie przepisów dotyczących pomocy dla przedsiębiorstw w trudnej sytuacji ekonomicznej (w praktyce taka pomoc nie wystąpiła),
- rezygnację z pobierania składek na Fundusz Żeglugi Śródlądowej,
- wprowadzenie mechanizmu umorzeń kredytów preferencyjnych,
- wprowadzenie mechanizmu refinansowania zakupu składników wyposażenia statków żeglugi śródlądowej,
- finansowanie działań o charakterze sektorowym, zawartych w planie promocji żeglugi śródlądowej.

Proponuje się również dokonanie korekty redakcyjno-legislacyjnej, polegającej na usunięciu przepisów, które wygasły w związku z członkostwem Polski w UE.

Celem ustawy będzie w szczególności dostosowanie przepisów do stanowiska KE oraz zwiększenie efektywności wykorzystania środków Funduszu (m.in. przez rozszerzenie listy beneficjentów i wprowadzenie dodatkowych środków pomocowych udzielanych za zasadach pomocy *de minimis*).

Różnica pomiędzy Funduszem Żeglugi Śródlądowej powołanym na podstawie uchylanej ustawy a Funduszem Żeglugi Śródlądowej powołanym na podstawie projektu ustawy to:

- rezygnacja z dopłat do kredytów oraz pożyczek;
- rezygnacja z dopłat do złomowania statków;
- stworzenie mechanizmu umorzeń kredytów;
- utrzymanie ustawy w ramach pomocy *de minimis*;
- rozszerzenie kręgu beneficjentów;
- plan promocji żeglugi śródlądowej jako narzędzie Rady Żeglugi Śródlądowej;
- doprecyzowanie zasad działania Funduszu;
- rezygnacja z uiszczania składek na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- mechanizm refinansowania zakupionych składników wyposażenia statków żeglugi śródlądowej.

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

Fundusz Żeglugi Śródlądowej nie znajduje bezpośredniego odzwierciedlenia w tego typu funduszach w innych krajach. Jednakże podobnymi rozwiązaniami mającymi wesprzeć armatorów są m.in. niemiecki program – Förderprogramm Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen oraz francuski Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluvial. Fundusze te funkcjonują na zasadzie udzielanego wsparcia finansowego na konkretne cele wskazane w opracowanych programach rządowego wsparcia.

## 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	-	MGMiŻS	Udzielanie i przekazywanie corocznych dotacji na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej w kwocie do 1% przychodów podstawowych NFOŚiGW pozostaje na tym samym poziomie jak w dotychczas stosowanych przepisach ustawy o FŻŚ. Dotacja również tak jak dotychczas ma charakter coroczny.
Bank Gospodarstwa Krajowego	-	MGMiŻS	Prowadzenie Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu

			Rezerwowego, w tym udzielanie kredytów o preferencyjnym oprocentowaniu oraz ich umarzanie, a także refinansowanie składników wyposażenia statku.
Armatorzy żeglugi śródlądowej Przedsiębiorstwa żeglugowe (w tym MŚP)	ok. 500 przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Szacunek na podstawie danych MG MiŻŚ, danych z Głównego Urzędu Statystycznego	Możliwość uzyskania wsparcia finansowego przy zakupie/modernizacji statków, możliwość uzyskania kredytu o preferencyjnym oprocentowaniu, możliwość otrzymania refinansowania zakupionego składnika wyposażenia statku
Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej	-		Konieczność zapewnienia finansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz realizacji Planu promocji żeglugi śródlądowej
Rada Żeglugi Śródlądowej	Maksymalnie 13 członków	MG MiŻŚ	Organ opiniodawczo-doradczy realizujący zadania określone w projekcie ustawy polegające w szczególności na opiniowaniu wniosków o uzyskanie kredytu preferencyjnego, częściowe umorzenie kredytu preferencyjnego, spraw związanych ze zbyciem statku oraz przygotowaniem planu promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania. Ponadto Rada zobowiązana jest również do opiniowania innych spraw wskazanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

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

Projekt ustawy został przesłany do konsultacji publicznych i opiniowania oraz został umieszczony w BIP Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz BIP Rządowego Centrum Legislacji.

Link do BIP RCL: <http://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12297358>

Czas trwania konsultacji i opiniowania wynosił 21 dni. Projekt został przesłany do następujących podmiotów:

1. Bank Gospodarstwa Krajowego;
2. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
3. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
4. Konfederacja Lewiatan;
5. Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych;
6. Prokuratura Generalna Rzeczypospolitej Polskiej;
7. Rada ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej przy ministrze właściwym ds. żeglugi śródlądowej;
8. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią;
9. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu;
10. Akademia Morska w Szczecinie;
11. Akademia Morska w Gdyni;
12. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie;
13. Stowarzyszenie „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
14. Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.;

15. OT Logistics S.A.;
16. Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra”;
17. Przedsiębiorstwo Żegluga Augustowska Sp. z o.o.;
18. Żegluga Mazurska Sp. z o.o.;
19. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
20. Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o.

Projekt został skonsultowany ze związkiem pracodawców – Związkiem Polskich Armatorów Śródlądowych.

Porozumienie Zielonogórskie – Federacja Związków Pracodawców Pracowników Ochrony Zdrowia poinformowało, że nie zgłasza uwag.

W toku konsultacji i opiniowania uwagi zgłosił Związek Polskich Armatorów Śródlądowych oraz Bank Gospodarstwa Krajowego.

Związek Polskich Armatorów Śródlądowych zgłaszał uwagi przede wszystkim do części ustawy regulującej przepisy o Funduszu Rezerwowym. ZPAŚ zwrócił uwagę na fakt, że Fundusz Rezerwowy jest powoływany tymczasowo, a składki wskazane w ustawie, wymagane są od armatorów również poza okresem jego funkcjonowania, co jest niezgodne z ideą Funduszu Rezerwowego. MG MiŻS poprawił w tym zakresie ustawę wskazując, że składki będą płacone tylko w okresie funkcjonowania Funduszu Rezerwowego.

Bank Gospodarstwa Krajowego zgłaszał uwagi merytoryczne o charakterze finansowym dotyczące:

- kredytów, które będą udzielane beneficjentom ustawy;
- środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej, które będą inwestowane;
- zasad tworzenia planów finansowych dla Funduszy;
- zasadach uruchamiania Funduszu Rezerwowego;
- przepisów przejściowych regulujących kwestie obecnie funkcjonujących Funduszy;
- zasad gospodarowania środkami Funduszy.

Bank Gospodarstwa Krajowego zgłaszał również uwagi o charakterze legislacyjnym.

Pozostałe podmioty nie odniosły się do projektu.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2019 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)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	18,4
budżet państwa – cz. 69 – żegluga śródlądowa.	0	0	0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	18,4
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-18,4
budżet państwa	0	0	0	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-18,4
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

<b>Źródła finansowania</b>	Budżet państwa
<b>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</b>	Podstawowym źródłem finansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej są środki przekazywane z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wysokość dotacji NFOŚiGW dla Funduszu Żeglugi Śródlądowej nie będzie mogła przekroczyć 1% przychodów funduszu podstawowego NFOŚiGW zrealizowanych w roku poprzedzającym rok uzgodnienia wysokości dotacji.

Środki pochodzące z dotacji NFOŚiGW nie zostały wykazane w OSR projektu ustawy z uwagi na fakt, że takie środki są pozyskiwane corocznie na podstawie obecnie obowiązującej ustawy i przepisy ustawy w tym zakresie nie powodują nowych skutków finansowych.

Na podstawie sprawozdań z wykonania planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej (lata 2013–2018) określających wszystkie finansowe aspekty funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz ankiet przeprowadzanych corocznie przez Bank Gospodarstwa Krajowego wśród armatorów, wynika, że średnia wartość wnioskowanego kredytu z Funduszu to ok. 700 tys. zł. Natomiast rocznie ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej udzielane jest ok. 4 kredytów. Średnia wartość kredytu znajduje również potwierdzenie w kwotach kredytów udzielonych armatorom w 2018 r. Średnia łączna wartość udzielonych kredytów w danym roku wynosi 2,8 mln zł (4 x 700 tys. zł = 2,8 mln zł) – dane uzyskane na podstawie sprawozdań z wykonania planu finansowego w latach 2013–2018.

Mając na uwadze, że projekt ustawy wprowadza nowe regulacje funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej, w szczególności w zakresie rozszerzenia liczby beneficjentów korzystających ze wsparcia ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej o nowe grupy armatorów, m.in. o armatorów wykonujących prace modernizacyjne i utrzymaniowe na zlecenie administracji drogi wodnej oraz armatorów statków żeglugi pasażerskiej i armatorów z pozostałych krajów Unii Europejskiej, gdzie żegluga śródlądowa jest bardzo rozwinięta, należy oszacować zwiększenie wartości udzielonych kredytów. Zwiększenie wartości kredytów wynikające z przyjętych założeń szacuje się na poziomie:

- 0–2 rok – 7,9 mln z. (2,8 mln zł + 5,1 mln zł). Szacuje się, że oprócz średnio 4 kredytów rocznie udzielonych ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej, dodatkowo 4 armatorów statków towarowych i utrzymaniowo-modernizacyjnych wystąpi o kredyt oraz 4 armatorów statków pasażerskich. Wzrost zapotrzebowania może wynikać z konieczności spełnienia nowych wymagań technicznych w zakresie budowy i wyposażenia oraz wpływu jednostek napędowych na środowisko określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE. Ponadto wzrost liczby udzielanych kredytów niewątpliwie będzie się wiązała z rozszerzeniem katalogu beneficjentów o armatorów statków pasażerskich.
- 3–8 rok – 10,5 mln zł (2,8 mln zł + 7,7 mln zł). Szacowany wzrost o 25% wartości kredytów wypłacanych z Funduszu Żeglugi Śródlądowej na rzecz armatorów. Wzrost wydatków Funduszu Żeglugi Śródlądowej będzie związany ze zwiększonym zainteresowaniem kredytami oraz rosnącym rynkiem żeglugowym mającym wpływ na sytuację finansową przedsiębiorstw działających w sektorze transportu wodnego śródlądowego. Należy założyć, że armatorzy państw UE będą wnioskować o kredyty preferencyjne ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Wzrost zapotrzebowania na kredyty będzie związany również z realizacją planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych, o których mowa wchwale nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. ws. przyjęcia „Założeń do Planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”, a także projektami transportowymi przewidzianymi w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020
- 9–10 – 11,6 mln zł (2,8 mln zł + 8,8 mln zł). Przewiduje się spowolnienie związane z liczbą udzielanych kredytów spowodowane realizacją innych form wsparcia z Funduszu Żeglugi Śródlądowej (umorzenia kredytów preferencyjnych, refinansowanie zakupu składników wyposażenia, plan promocji żeglugi śródlądowej). W związku z powyższym szacuje się wzrost o 10% wartości kredytów wypłacanych z Funduszu Żeglugi Śródlądowej na rzecz armatorów. W związku z tym przyjęto, że wzrost zapotrzebowania na kredyty wśród armatorów żeglugi śródlądowej będzie wzrastał wprost proporcjonalnie do postępu realizacji inwestycji w rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Przewiduje się, że po roku 2023 zwiększona zostanie ilość dróg

wodnych o co najmniej III klasie żeglowności, co wpłynie na wzrost transportu towarów śródlądowymi drogami wodnymi, jednocześnie zostaną podjęte działania mające na celu przystosowanie dróg wodnych do międzynarodowych klas żeglowności, mając wpływ na rozwój rynku żeglugi śródlądowej

Źródła danych: w celu oszacowania podanych powyżej wartości użyto danych:

- wynikających ze sprawozdań wykonania planów finansowych Funduszu Żeglugi Śródlądowej na lata 2013–2018;
- ankiet skierowanych do armatorów śródlądowych przez Bank Gospodarstwa Krajowego, na podstawie których sporządzane są prognozy środków przewidzianych do wykorzystania na kredyty preferencyjne, w tym szacunkowy wzrost;
- regulacji projektu ustawy określających szczegółowo limity w zakresie kredytów pasażerskich (do wysokości 30% środków przewidzianych na kredyty preferencyjne dla armatorów statków towarowych) oraz konieczność ujęcia w planie finansowym innych środków wsparcia dla armatorów śródlądowych (umorzenia kredytów preferencyjnych, refinansowanie zakupu składników wyposażania, realizacja działań wynikających z planu promocji żeglugi śródlądowej).

Mając na uwadze powyższe szacunki wzrostu wartości udzielonych kredytów, podkreślenia wymaga że zachowanie obecnego finansowania, ze środków NFOŚiGW, pozwoli na utrzymanie płynności finansowej Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Jednakże należy zauważyć, że zgodnie z prognozą finansową Funduszu zakładającą utrzymanie obecnego finansowania Funduszu przy zwiększeniu wartości udzielonych kredytów, stanowiącą załącznik nr 1 do OSR, stan środków w roku wejścia w życie projektu ustawy wynosi 44,53 mln zł (na początek roku), natomiast stan środków po 10 latach funkcjonowania projektu ustawy, w 2029 roku (na początek roku) wyniesie 28,51 mln zł. Powyższe oznacza spadek środków zgromadzonych na Funduszu o ok. 36% (16,02 mln zł).

Szacowanie wartości kredytów udzielonych ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej zostało wykonane z założeniem stałego wzrostu akcji kredytowej, opartym na wynikach ankiet armatorów śródlądowych oraz przewidywaną koniunkturą gospodarczą. Jednakże należy przewidzieć możliwość wystąpienia większego niż szacowanie zapotrzebowania na kredyty preferencyjne.

W związku z powyższym w celu utrzymania zdolności finansowej w przypadku wystąpienia zwiększenia, oszacowanego, zapotrzebowania na kredyty preferencyjne ze środków Funduszu, wydaje się zasadne uwzględnienie możliwości ubiegania się o dotację z budżetu państwa z części 69 – żegluga śródlądowa.

Projekt ustawy zakłada możliwość ubiegania się o dotację z budżetu państwa w nieprzekraczalnej kwocie 2,3 mln złotych rocznie. Podkreślenia wymaga, że projekt ustawy zakłada, możliwość przyznania dotacji budżetowej dopiero w roku 2022, gdy możliwa będzie pierwsza realna ocena zapotrzebowania na kredyty z Funduszu Żeglugi Śródlądowej i porównania z szacunkami wskazanymi w OSR. Nieprzekraczalny limit dotacji określony został w oparciu o średnią wartość dotacji udzielanych z NFOŚiGW dla Funduszu Żeglugi Śródlądowej na podstawie przepisów obecnie obowiązującej ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym w ciągu pięciu ostatnich lat, w których ta dotacja została przyznana.

W przypadku podjęcia decyzji o dofinansowaniu dotacją celową z budżetu państwa przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w poszczególnych latach, środki zostaną zabezpieczone w ramach corocznego limitu wydatków w części „69. Żegluga śródlądowa”, bez konieczności angażowania dodatkowych środków budżetowych ponad limit dysponenta.

Przedmiotowa kwota pozwoli zwiększyć zdolność finansową Funduszu Żeglugi Śródlądowej w przypadku zwiększenia zapotrzebowania na kredyty lub też w przypadku wystąpienia silnych zakłóceń na rynku i wynikającej z tego zagrożenia dla płynności finansowej Funduszu, spowodowanej koniecznością dofinansowania Funduszu Rezerwowego.

Zgodnie z prognozą finansową Funduszu Żeglugi Śródlądowej, stanowiącą załącznik nr 2 do OSR, zakładającą podstawowe finansowanie z dotacji NFOŚiGW oraz dodatkowe finansowanie z budżetu państwa część 69 – żegluga śródlądowa, przy utrzymaniu wyżej oszacowanej zwiększonej wartości kredytów, stan środków w roku wejścia w życie projektu ustawy wynosi 44,53 mln zł, natomiast stan środków w 2029 roku wyniesie 46,22 mln zł. Oznacza to wzrost środków zgromadzonych na Funduszu o 1,69 mln zł, który pozwala utrzymać zdolność finansową Funduszu Żeglugi Śródlądowej do obsługi zwiększonej, niż prognozowania w OSR, wartości udzielonych kredytów.

Uwzględnienie w projekcie ustawy możliwości dodatkowego ubiegania się o środki z budżetu państwa gwarantuje płynność finansową Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Środki te zasila Fundusz Żeglugi Śródlądowej w przypadku wystąpienia większego niż oszacowane zapotrzebowania na kredyty do realizacji zadań określonych przepisami projektu ustawy, tj. w celu poprawy zdolności przewozowych floty statków żeglugi śródlądowej przy jednoczesnym osiągnięciu konkretnych efektów ekologicznych i ekonomicznych w żegludze śródlądowej. Jednocześnie warto zaznaczyć, że ze względu na przepisy projektu ustawy, określając możliwości lokowania w innych bankach lub inwestowania w papiery wartościowe okresowo wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej, istnieje konieczność utrzymania na rachunku Funduszu określonej „rezerwy finansowej”. Okresowo wolne środki będące ww. rezerwą finansową stanowią jedną z możliwości generowania przychodów zwiększających wartość Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Mając na uwadze, że projekt ustawy nie przewiduje obowiązku opłacania składek na Fundusz Żeglugi Śródlądowej, przychody wynikające z inwestycji w ww. instrumenty finansowe będą stanowiły kluczowy, obok wpłat z tytułu kredytów i dotacji z NFOŚiGW, składnik przychodów Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Szczegółowe kwoty okresowo wolnych środków nie zostały ujęte w prognozach finansowych stanowiących załącznik do OSR, ze względu na fakt, że corocznie uwzględniane są w planie finansowym Funduszu przez BGK. Załączone prognozy określają jedynie maksymalną wartość wolnych środków: w wariantcie I w 2029 r. jest to 28,51 mln zł, natomiast w wariantcie II jest to 46,22 mln zł. Ponadto projekt wprowadza nowe kary pieniężne za naruszenie przepisów dotyczących refinansowania składników wyposażenia statków. Zaprojektowany system uzyskiwania refinansowania oraz szacunkowe niewielkie wartości tego refinansowania ograniczone pomocą *de minimis*, zakładają niewielkie przychody pochodzące z tytułu kar pieniężnych. W związku z powyższym wskazane przychody, z uwagi na ich niewielką wysokość, nie będą miały znaczenia dla budżetu państwa.

## 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 2019 r.)	duże przedsiębiorstwa Bank Gospodarstwa Krajowego – przychody z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego za obsługę Funduszu Żeglugi Śródlądowej	0,36	0,48	0,48	0,53	0,53	0,58	5,66
	duże przedsiębiorstwa Bank Gospodarstwa Krajowego – przychody z tytułu prowizji od kredytów	0,03	0,08	0,08	0,11	0,11	0,12	1,05
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw – wypłaty z tytułu kredytów	0,00	5,10	5,10	7,70	7,70	8,80	74,00
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw – wydatki dla armatorów z tytułu spłaty kredytów wraz z odsetkami	0,00	-0,37	-1,04	-1,90	-3,93	-7,63	-42,60
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw – wydatki dla armatorów z tytułu prowizji BGK od udzielonych kredytów	-0,03	-0,08	-0,08	-0,11	-0,11	-0,12	-1,05



	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw – oszczędności dla armatorów z tytułu braku składek na FŻŚ	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	4,4
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw – oszczędności dla armatorów z tytułu umorzeń kredytów preferencyjnych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	1,04
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw – refinansowanie zakupionych składników wyposażenia	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	4,95
	Sektor transportu wodnego śródlądowego - realizacja planu promocji żeglugi śródlądowej	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	11,55
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe – pokrycie kosztów funkcjonowania Rady Żeglugi Śródlądowej	0,00	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,20
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zwiększenie popytu na usługi transportu wodnego śródlądowego w zakresie przewozu ładunków oraz przewozu pasażerów oraz zwiększenie możliwości utrzymania śródlądowych dróg wodnych. Likwidacja obciążenia wynikającego z uiszczania składek na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wzrost zatrudnienia w sektorze żeglugi śródlądowej związany ze wzrostem rynku sektora transportu wodnego śródlądowego. Wpływ na zmniejszenie bezrobocia. Wzmocnienie firm rodzinnych posiadających statki śródlądowe oraz ich pozycji rynkowej poprzez zmniejszenie kosztów funkcjonowania ich działalności. Przepływ doświadczonych pracowników sektora żeglugi śródlądowej z rynków zagranicznych na rynki krajowe. Wsparcie sektora żeglugi śródlądowej poprzez działalność promocyjną i edukacyjną pozwoli odbudować świadomość społeczną na temat dróg wodnych oraz transportu wodnego, a także wypromuje szkolnictwo branżowe.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Dokładne wyliczenia stanowiące podstawę określenia wpływu projektu ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe określa załącznik nr 1 do OSR.</p> <p>Powyższy załącznik określa prognozę finansową Funduszu Żeglugi Śródlądowej opracowaną na podstawie szacowanego zapotrzebowania na kredyty preferencyjne, opisanego w pkt 6 OSR.</p> <p>Wpływ można podzielić na 3 głównie dziedziny:</p> <p><b>Wpływ na BGK</b> Określając wpływ na BGK, wyjaśnienia wymagają następujące kwestie:</p> <p>1) wynagrodzenie prowizyjne BGK – są to środki należne BGK z tytułu obsługi Funduszu, którymi Fundusz jest obciążany miesięcznie. Obecnie wynagrodzenie obejmuje koszty</p>							

z tytułu obsługi Funduszu powiększone o marżę, której wysokość (2%) została ustalona w umowie pomiędzy ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej a BGK (koszty + marża = wynagrodzenie prowizyjne BGK). Natomiast w myśl regulacji projektu ustawy BGK z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej przysługiwać będzie wynagrodzenie prowizyjne obliczone na podstawie współczynnika prowizji i kosztów koniecznych do obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej;

- 2) prowizja z tytułu udzielenia kredytu to środki należne BGK od armatora, któremu udzielony został kredyt preferencyjny (wysokość tej prowizji zostanie ustalona w rozporządzeniu wydanym na podstawie projektowanej ustawy, szacuje się, że będzie to 1% kwoty kredytu).

Przy wyliczaniu wykazanych kwot przyjęto założenie, że:

- 1) wynagrodzenie prowizyjne BGK rozumiane jako koszty obsługi Funduszu będzie wzrastać wraz ze wzrostem akcji kredytowej;
- 2) przychód z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego BGK został wskazany jako różnica pomiędzy obecnym poziomem przychodu (ok. 330 tys. zł za rok 2017) w świetle obowiązujących przepisów ustawy, a przychodem BGK z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego wskutek wejścia w życie projektowanej ustawy;
- 3) prowizja z tytułu udzielonych kredytów będzie wzrastała proporcjonalnie do wzrostu akcji kredytowej oraz została wykazana dla zwiększonej akcji kredytowej wynikającej z projektu ustawy.

Wykazane wartości w OSR w załącznikach zostały obliczone dla „nowej” (zwiększonej) akcji kredytowej, wynikającej z wejścia w życie projektowanej ustawy oraz dla obecnej akcji kredytowej, wynikającej z obecnie istniejących regulacji ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

### **1. Wpływ na armatorów (wsparcie finansowe armatorów śródlądowych)**

#### **Rezygnacja ze składek:**

Projekt ustawy zakłada odstąpienie od nakładania obowiązku opłacania składek na Fundusz Żeglugi Śródlądowej. Dotychczas na rachunek Funduszu Żeglugi Śródlądowej wpływało rocznie ok. 200 do 400 tys. zł składek. W związku z powyższym na tym poziomie oszacowano korzyści płynące z ich likwidacji, w wysokości 400 tys. zł rocznie.

#### **Kredyty preferencyjne:**

Szacuje się, na podstawie danych ze sprawozdań finansowych z wykonania planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej za lata 2013–2018, że wartość 1 kredytu to ok. 700 tys. zł. Dotychczas rocznie udzielano średnio ok. 4 kredytów preferencyjnych. W sumie roczna oszacowana wartość kredytów udzielonych w świetle obowiązujących przepisów wynosi 2,8 mln zł. Regulacje projektu ustawy powinny wpłynąć na wzrost wartości (liczby) udzielonych kredytów szacowany na poziomie dodatkowo 5,1 mln PLN (lata 0–2 po wejściu w życie ustawy), 7,7 mln PLN (lata 3–8 po wejściu w życie ustawy), 8,8 mln PLN (lata 9–10 po wejściu w życie ustawy). Określenie szacowanego wzrostu wartości przyznanych kredytów uwzględnione zostało w pkt 6 OSR i stanowi różnicę pomiędzy obecną łączną wartością udzielonych kredytów (lata 0–10), w świetle przepisów obowiązującej ustawy, a szacowaną łączną wartością (lata 0–10) udzielonych kredytów po wejściu w życie przepisów projektu ustawy (74,00 mln zł – 33,4 mln zł = 40,6 mln zł).

Wysokość oprocentowania kredytów została ustalona w projekcie ustawy i jest zgodna z obecną stawką oprocentowania kredytów preferencyjnych, tj.: 0,4% stopy redyskonta weksli określanej przez Narodowy Bank Polski.

Kosztem dla armatorów z tytułu otrzymanego kredytu będzie prowizja od kredytu należna dla BGK. Prowizja ta została oszacowana w maksymalnej wysokości do 1% wartości kredytu (zgodnie z regulacjami projektu ustawy) oraz koszt dla armatorów z jej tytułu będzie wzrastał proporcjonalnie do wzrostu wartości udzielonych kredytów.

Wydatki z tytułu spłaty udzielonych kredytów oszacowano dla zwiększonej wartości udzielonych kredytów po wejściu w życie projektu ustawy i dotyczą. Określenie szacowanej wysokości środków z tytułu spłaty kredytów określa załącznik nr 1 do OSR.

#### **Umorzenia kredytów preferencyjnych:**

Ponadto jedną z ważniejszych korzyści dla armatorów przewidzianą przepisami projektu ustawy będzie możliwość uzyskania częściowego umorzenia kredytu preferencyjnego. Oszacowana kwota z tytułu częściowego umorzenia wynika z faktu, że umorzenia dotyczyć będą jedynie armatorów

wykonujących działalność gospodarczą zarejestrowaną w Polsce, polegającą na przewozie ładunków, oraz że częściowe umorzenie będzie możliwe jedynie dopiero po zrealizowaniu celu udzielonego kredytu tj. po zakupie, remoncie lub modernizacji statku żeglugi śródlądowej i uzyskaniu pozytywnej opinii Rady Żeglugi Śródlądowej. Określenie szacowanej wysokości środków podlegających umorzeniu przedstawia załącznik nr 1 do OSR.

### **Refinansowanie składników wyposażenia statków żeglugi śródlądowej**

Projekt ustawy przewiduje również możliwość otrzymania przez armatorów refinansowania zakupu składników wyposażenia statku w celu ich dostosowania do obowiązujących wymagań w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, w szczególności pod kątem zmieniających się regulacji w zakresie wymagań technicznych (prawo unijne, krajowe, akty prawa miejscowego).

Oszacowana wartość programu wsparcia została ustalona na poziomie 450 tys. zł rocznie, która zostanie przeznaczona na dopłaty do zakupu ruchomych części wyposażenia. Uruchomienie programu wsparcia będzie przede wszystkim zależało od obowiązujących wymagań bezpieczeństwa żeglugi i konieczności poniesienia dodatkowych kosztów z tego tytułu przez armatorów. Przykładem części wyposażenia, które może zostać dofinansowane z programu wsparcia, jest transponder AIS (urządzenie służące do nawigacji statków) Jednostkowy koszt zestawu to ok. 12 tys. zł wg szacunków przeprowadzonych na podstawie aktualnych cen rynkowych.

Szacowana kwota pozwoli więc na dopłatę do zakupu ok. 37 urządzeń rocznie przy łącznej liczbie ok. 500 przedsiębiorstw działających w sektorze żeglugi śródlądowej. W latach 0–10 obowiązywania projektu ustawy szacuje się wsparcie dla ok. 400 przedsiębiorstw z tego tytułu, zapewniając niemalże w całości pomoc w zakupie niezbędnego ze względów bezpieczeństwa wyposażenia. Jednocześnie podkreślenia wymaga, że szczegółowe składniki limity refinansowanego wyposażenia na statek, zostaną określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, w którym zostanie również określony szczegółowy poziom wydatków z Funduszu Żeglugi Śródlądowej na ten cel.

Refinansowanie zakupionych składników wyposażenia statku będzie przysługiwało wyłącznie, jeżeli w danym roku kalendarzowym w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej przewidziane zostały środki na realizację tego celu.

## **2. Wpływ na sektor transportu wodnego śródlądowego**

### **Plan promocji żeglugi śródlądowej**

Fundusz Żeglugi Śródlądowej będzie źródłem finansowania działań wynikających z planu promocji żeglugi śródlądowej. Plan promocji jest rocznym planem określającym działania mające na celu wspieranie sektora żeglugi śródlądowej, w tym działania promocyjne, informacyjne, naukowe, realizowane w szczególności poprzez instrumenty ekonomiczne i promocyjne służące stymulowaniu oraz wspieraniu rozwoju śródlądowego transportu wodnego.

Przewiduje się, że Fundusz Żeglugi Śródlądowej pokryje koszty związane z realizacją planu promocji żeglugi śródlądowej maksymalnie w kwocie około 1,05 mln zł rocznie (wydatki sektorowe) wg poniższego schematu:

- 1) opracowywanie dokumentów, analiz i ekspertyz – 300 tys. zł (szacunkowa wartość została przedstawiona w oparciu o realizacje bądź plany realizacji podobnych dokumentów). Ogłoszony przetarg na wykonanie opracowania pn. „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”. Koszt wykonania opracowania to 450 tys. zł.;
- 2) organizowanie konferencji o tematyce żeglugi śródlądowej – 200 tys. zł szacunkowa wartość została ustalona na podstawie organizacji międzynarodowej konferencji „Żegluga łączy” w wysokości 250 tys. zł;
- 3) przygotowanie i przeprowadzenie kampanii medialnych – 450 tys. zł oszacowane na podstawie wycen firm z branży marketingowej,
- 4) przygotowanie i produkcja materiałów dydaktycznych o tematyce żeglugi śródlądowej.– 50 tys. zł szacunek na podstawie danych w zakresie przeprowadzonych postępowań na przygotowanie podobnych materiałów.

Podkreślenia wymaga, że podstawowym celem Funduszu Żeglugi Śródlądowej jest wsparcie finansowe dla armatorów. Jednakże mając na uwadze obecny stan sektora transportu wodnego śródlądowego, istnieje konieczność uwzględnienia możliwości przeprowadzenia działań o

	<p>charakterze sektorowym. Powyższe działania zostały oszacowane na poziomie <b>1,05 mln zł</b> i nie przekraczają <b>30%</b> szacowanej wartości wsparcia finansowego dla armatorów po wejściu w życie ustawy. Podkreślenia wymaga, że realizacja planu promocji jest fakultatywna i zależy przede wszystkim od sytuacji w sektorze transportu wodnego śródlądowego i oceny konieczności podjęcia określonych działań na rzecz tego sektora.</p> <p><b>Rada Żeglugi Śródlądowej</b> Rada Żeglugi Śródlądowej będzie generowała niewielkie koszty związane ze zwrotem kosztów za przejazd na posiedzenia Rady. Przyjąć należy następującą kalkulację: 4 posiedzenia Rady w roku x 13 członków Rady x koszt biletu PKP (200 zł) x 2 strony podróży = 20 800 zł. Powyższe koszty będą finansowane ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>W OSR nie uwzględniono jednocześnie dodatkowych kosztów wynikających z uruchomienia Funduszu Rezerwowego. Mając na uwadze specjalny tryb uruchomienia tego Funduszu określony w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej, nie przewiduje się powstania dodatkowych kosztów z tego tytułu.</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).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

### 9. Wpływ na rynek pracy

W przypadku Funduszu Żeglugi Śródlądowej wsparcie armatorów żeglugi śródlądowej będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy. Pozwoli to na zwiększenie zatrudnienia w tym sektorze transportu. Przewiduje się także sezonowy wzrost zatrudnienia w turystyce wodnej.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wsparcie finansowe dla armatorów udzielone z Funduszu Żeglugi Śródlądowej jest przeznaczone na zakup, modernizację lub podniesienie standardów statków śródlądowych, a co za tym idzie zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko.

Projekt nie ma wpływu na sytuację osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowanym terminem wejścia w życie ustawy w terminie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.

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

Ewaluacja efektów może nastąpić najwcześniej w okresie 4 lat od daty wejścia w życie regulacji projektowanej ustawy. Obecnie nie zostały określone mierniki, jakie zostaną użyte do ewaluacji, jednakże szczególnie ważny wydawał się będzie wskaźnik wzrostu liczby wniosków o udzielenie kredytu oraz ilości zakupionych lub zmodernizowanych ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej statków żeglugi śródlądowej.

Podstawowym miernikiem będzie wzrost wartości udzielonych kredytów ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz liczba udzielonych refinansowań na zakup składników wyposażenia statków żeglugi śródlądowej.

Ewaluacja efektów projektów zostanie przeprowadzona na wewnętrzne potrzeby ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w celu oszacowania skutków przyjęcia projektu, w szczególności pod kątem zwiększenia korzyści dla sektora transportu wodnego śródlądowego.

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

Podstawą określenia zdolności finansowej Funduszu Żeglugi Śródlądowej są przygotowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego prognozy finansowe tego Funduszu.

**Załącznik nr 1** – Prognoza finansowa Funduszu Żeglugi Śródlądowej na lata 2019–2030 wariant I z podstawowym źródłem finansowania, zakładająca jedynie dotacje z NFOŚiGW.

**Załącznik nr 2** – Prognoza finansowa Funduszu Żeglugi Śródlądowej na lata 2019–2030 wariant II z podstawowym i dodatkowym źródłem finansowania, zakładająca oprócz dotacji z NFOŚiGW również dotację z budżetu państwa.

Dokumenty te mają charakter roboczy i stanowią źródło danych do szacunków przedstawionych w OSR.

w mln PLN

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2019	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Czas w latach od wejścia w życie zmian			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	<b>Stan środków (początek okresu)</b>	<b>44,53</b>	<b>43,16</b>	<b>39,87</b>	<b>37,61</b>	<b>33,53</b>	<b>30,41</b>	<b>28,35</b>	<b>27,60</b>	<b>28,04</b>	<b>28,61</b>	<b>28,51</b>	<b>28,91</b>
I.	<b>WPŁYWY</b>	<b>4,84</b>	<b>6,61</b>	<b>7,64</b>	<b>8,47</b>	<b>9,43</b>	<b>10,49</b>	<b>11,80</b>	<b>12,99</b>	<b>13,12</b>	<b>13,60</b>	<b>14,10</b>	<b>14,19</b>
	zasilenia ustawowe	1,79	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	dotacja z NFOŚiGW	1,50	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	dotacja z budżetu państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	składki armatorów	0,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	wpływy z tytułu spłat kredytów udzielonych dzięki wprowadzeniu ustawy w latach 2020-2030 (dotyczą kwot kredytów: 5,1 mln PLN (lata 0-1), 7,7 mln PLN (lata 2-7), 8,8 mln PLN lata 8-10)	0,00	0,37	1,04	1,90	2,92	3,93	4,93	5,90	6,69	7,30	7,63	7,86
	kapitał	0,00	0,32	0,96	1,77	2,73	3,69	4,65	5,59	6,36	6,96	7,27	7,48
	statki pasażerskie	0,00	0,15	0,45	0,79	1,19	1,58	1,97	2,37	2,76	3,03	3,17	3,25
	statki towarowe, w tym:	0,00	0,12	0,36	0,71	1,14	1,58	2,02	2,43	2,68	2,92	3,05	3,15
	umorzenia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,02	-0,22	-0,32	-0,48	-0,56
	statki remontowo-utrzymaniowe	0,00	0,05	0,15	0,27	0,40	0,53	0,66	0,79	0,92	1,01	1,05	1,08
	odsetki	0,00	0,05	0,08	0,13	0,19	0,24	0,28	0,31	0,33	0,34	0,36	0,38
	wpływy z tytułu spłat kredytów udzielonych w latach 2020-2030 przy stałym popycie niezależnie od zmiany ustawy (dotyczy kwoty kredytów 2,8 mln PLN (lata 0-10))	0,00	0,20	0,55	0,94	1,31	1,68	2,04	2,37	2,30	2,34	2,51	2,35
	kapitał	0,00	0,18	0,51	0,88	1,23	1,58	1,93	2,25	2,18	2,21	2,37	2,21
	statki towarowe, w tym:	0,00	0,18	0,51	0,88	1,23	1,58	1,93	2,25	2,18	2,21	2,37	2,21
	umorzenia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,03	-0,31	-0,45	-0,45	-0,45
	odsetki	0,00	0,02	0,04	0,06	0,08	0,10	0,11	0,12	0,12	0,13	0,14	0,14
	wpływy z tytułu spłat kredytów udzielonych do końca 2019 r.	1,87	1,88	1,82	1,48	1,15	0,90	0,88	0,78	0,18	0,00	0,00	0,00
	kapitał	1,79	1,81	1,75	1,43	1,11	0,88	0,86	0,77	0,18	0,00	0,00	0,00
	odsetki	0,08	0,07	0,07	0,05	0,04	0,02	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
	pozostałe	1,18	0,96	1,03	0,95	0,85	0,78	0,75	0,74	0,75	0,76	0,76	0,78
II.	<b>WYDATKI</b>	<b>6,21</b>	<b>9,90</b>	<b>9,90</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>13,70</b>	<b>13,70</b>	<b>13,70</b>
	wypłaty kredytów	5,40	7,90	7,90	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	11,60	11,60	11,60
	statki pasażerskie (30% rocznej puli środków przeznaczonych na kredyty)	0,00	2,37	2,37	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,48	3,48	3,48
	statki towarowe (60% rocznej puli środków przeznaczonych na kredyty), w tym:	5,40	4,74	4,74	6,30	6,30	6,30	6,30	6,30	6,30	6,96	6,96	6,96
	statki towarowe (obecny stan prawny - roczny popyt na poziomie 2,8 mln PLN)	5,40	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80
	statki towarowe (dodatkowe kredyty po zmianie ustawy)	0,00	1,94	1,94	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	4,16	4,16	4,16
	statki remontowo-utrzymaniowe (10% rocznej puli środków przeznaczonych na kredyty)	0,00	0,79	0,79	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,16	1,16	1,16
	zwrot niewykorzystanej dotacji z poprzedniego roku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	wydatki związane z realizacją Planu promocji żeglugi śródlądowej	0,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	zwrot kosztów dla Rady Żeglugi Śródlądowej	0,00	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	pozostałe, w tym:	0,81	0,48	0,48	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,58	0,58	0,58
	wynagrodzenie prowizyjne BGK	0,36	0,48	0,48	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,58	0,58	0,58
	<b>Stan środków (koniec okresu)</b>	<b>43,16</b>	<b>39,87</b>	<b>37,61</b>	<b>33,53</b>	<b>30,41</b>	<b>28,35</b>	<b>27,60</b>	<b>28,04</b>	<b>28,61</b>	<b>28,51</b>	<b>28,91</b>	<b>29,40</b>

prowidzają BGK od udzielonych kredytów (1% kwoty kredytu) w mln PLN po zmianie ustawy	x	0,08	0,08	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12
prowidzają BGK od udzielonych kredytów (1% kwoty kredytu) w mln PLN bez zmiany ustawy	x	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
różnica w mln PLN	x	-0,05	-0,05	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,09	-0,09

w mln PLN

Lp.	Wariant II Wyszczególnienie	Plan	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	<b>Stan środków (początek okresu)</b>	<b>44,53</b>	<b>43,16</b>	<b>39,87</b>	<b>37,61</b>	<b>35,86</b>	<b>35,14</b>	<b>35,54</b>	<b>37,31</b>	<b>40,34</b>	<b>43,58</b>	<b>46,22</b>	<b>49,43</b>
I.	<b>WPŁYWY</b>	<b>4,84</b>	<b>6,61</b>	<b>7,64</b>	<b>10,80</b>	<b>11,83</b>	<b>12,95</b>	<b>14,32</b>	<b>15,58</b>	<b>15,79</b>	<b>16,34</b>	<b>16,91</b>	<b>17,07</b>
	zasilenia ustawowe	1,79	3,20	3,20	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50
	dotacja z NFOŚiGW	1,50	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	dotacja z budżetu państwa	0,00	0,00	0,00	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30
	składki armatorów	0,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	wpływy z tytułu spłat kredytów udzielonych dzięki wprowadzeniu ustawy w latach 2020-2030 (dotyczą kwot kredytów: 5,1 mln PLN (lata 0-1), 7,7 mln PLN (lata 2-7), 8,8 mln PLN lata 8-10)	0,00	0,37	1,04	1,90	2,92	3,93	4,93	5,90	6,69	7,30	7,63	7,86
	kapitał	0,00	0,32	0,96	1,77	2,73	3,69	4,65	5,59	6,36	6,96	7,27	7,48
	statki pasażerskie	0,00	0,15	0,45	0,79	1,19	1,58	1,97	2,37	2,76	3,03	3,17	3,25
	statki towarowe, w tym:	0,00	0,12	0,36	0,71	1,14	1,58	2,02	2,43	2,68	2,92	3,05	3,15
	umorzenia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,02	-0,22	-0,32	-0,48	-0,56
	statki remontowo-utrzymywane	0,00	0,05	0,15	0,27	0,40	0,53	0,66	0,79	0,92	1,01	1,05	1,08
	odsetki	0,00	0,05	0,08	0,13	0,19	0,24	0,28	0,31	0,33	0,34	0,36	0,38
	wpływy z tytułu spłat kredytów udzielonych w latach 2020-2030 przy stałym popycie niezależnie od zmiany ustawy (dotyczy kwoty kredytów 2,8 mln PLN (lata 0-10))	0,00	0,20	0,55	0,94	1,31	1,68	2,04	2,37	2,30	2,34	2,51	2,35
	kapitał	0,00	0,18	0,51	0,88	1,23	1,58	1,93	2,25	2,18	2,21	2,37	2,21
	statki towarowe, w tym:	0,00	0,18	0,51	0,88	1,23	1,58	1,93	2,25	2,18	2,21	2,37	2,21
	umorzenia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,03	-0,31	-0,45	-0,45	-0,45
	odsetki	0,00	0,02	0,04	0,06	0,08	0,10	0,11	0,12	0,12	0,13	0,14	0,14
	wpływy z tytułu spłat kredytów udzielonych do końca 2019 r.	1,87	1,88	1,82	1,48	1,15	0,90	0,88	0,78	0,18	0,00	0,00	0,00
	kapitał	1,79	1,81	1,75	1,43	1,11	0,88	0,86	0,77	0,18	0,00	0,00	0,00
	odsetki	0,08	0,07	0,07	0,05	0,04	0,02	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
	pozostałe	1,18	0,96	1,03	0,98	0,95	0,94	0,97	1,03	1,12	1,20	1,27	1,36
II.	<b>WYDATKI</b>	<b>6,21</b>	<b>9,90</b>	<b>9,90</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>12,55</b>	<b>13,70</b>	<b>13,70</b>	<b>13,70</b>
	wypłaty kredytów	5,40	7,90	7,90	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	11,60	11,60	11,60
	statki pasażerskie (30% rocznej puli środków przeznaczonych na kredyty)	0,00	2,37	2,37	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,48	3,48	3,48
	statki towarowe (60% rocznej puli środków przeznaczonych na kredyty), w tym:	5,40	4,74	4,74	6,30	6,30	6,30	6,30	6,30	6,30	6,96	6,96	6,96
	statki towarowe (obecny stan prawny - roczny popyt na poziomie 2,8 mln PLN)	5,40	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80
	statki towarowe (dodatkowe kredyty po zmianie ustawy)	0,00	1,94	1,94	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	4,16	4,16	4,16
	statki remontowo-utrzymywane (10% rocznej puli środków przeznaczonych na kredyty)	0,00	0,79	0,79	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,16	1,16	1,16
	zwrot niewykorzystanej dotacji z poprzedniego roku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	wydatki związane z realizacją Planu promocji żeglugi śródlądowej	0,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	zwrot kosztów dla Rady Żeglugi Śródlądowej	0,00	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	pozostałe, w tym:	0,81	0,48	0,48	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,58	0,58	0,58
	wynagrodzenie prowizyjne BGK	0,36	0,48	0,48	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,58	0,58	0,58
	<b>Stan środków (koniec okresu)</b>	<b>43,16</b>	<b>39,87</b>	<b>37,61</b>	<b>35,86</b>	<b>35,14</b>	<b>35,54</b>	<b>37,31</b>	<b>40,34</b>	<b>43,58</b>	<b>46,22</b>	<b>49,43</b>	<b>52,80</b>

prowidza BGK od udzielonych kredytów (1% kwoty kredyty) w mln PLN po zmianie ustawy	x	0,08	0,08	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12
prowidza BGK od udzielonych kredytów (1% kwoty kredyty) w mln PLN bez zmiany ustawy	x	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
różnica w mln PLN	x	-0,05	-0,05	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,09	-0,09	-0,09

**Raport z konsultacji publicznych i opiniowania  
projektu ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.**

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. nr 169, poz. 1414, ze zm.) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do konsultacji publicznych.

Jednocześnie zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2013 r. poz. 979) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W trybie art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlegał opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych, Radę Dialogu Społecznego.

Ponadto na podstawie art. 19<sup>1</sup> ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1881) oraz art. 16<sup>1</sup> ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029) projekt został przesłany do Konfederacji Lewiatan, która nie zgłosiła uwag do projektu ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Ponadto przedmiotowy projekt został skierowany do następujących partnerów społecznych:

1. Rada ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej przy ministrze właściwym ds. żeglugi śródlądowej;
2. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
3. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią;
4. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu;
5. Akademia Morska w Szczecinie;
6. Akademia Morska w Gdyni;
7. Stowarzyszenie „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
8. Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.;
9. OT Logisitics S.A;
10. Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra”;
11. Przedsiębiorstwo Żegluga Augustowska Sp. z o.o.;
12. Żegluga Mazurska Sp. z o.o.;
13. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
14. Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o.

Rada ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej przy ministrze właściwym ds. żeglugi śródlądowej wniosła do przepisów projektu następujące uwagi:

1. **Art. 16. ust. 2** – dodanie następującej treści: *popularyzacje dobrych praktyk z zakresu funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego*;
2. **Art. 2 ust. 1 pkt 10** - Określenie *statek do przewozu ładunków suchych* jest nie spójne z terminologią ujętą w dalszej części ustawy, tj. art.11 ust. 4 pkt 1 – *dla statków do przewozu ładunków stałych*. Należy ujednoclić terminologię w ustawie;

Stanowisko Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:



Uwagi Rady ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej zostały w całości uwzględnione w projekcie ustawy.

Ponadto uwagi do projektu ustawy wniósł również Związek Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie. Uwagi dotyczyły:

### **1. Uwagi dotyczące funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej.**

Projekt ustawy przewiduje możliwość umorzenia kredytu preferencyjnego dla armatorów wykonujących działalność gospodarczą zarejestrowaną w Polsce, polegającą na zarobkowym przewozie ładunków. Natomiast zgodnie ze stanowiskiem ZPAŚ projekt ustawy powinien przewidywać możliwości ubiegania się o umorzenie kredytu również przez armatorów statków pasażerskich wykonujących działalność gospodarczą zarejestrowaną w Polsce.

Stanowisko MGMIŻŚ:

Należy zauważyć, że intencją projektodawcy jest wsparcie przede wszystkim armatorów wykonujących transport śródlądowy ładunków. Ponadto w związku z koniecznością przywrócenia i dalszego rozwoju żeglugi śródlądowej, jako konkurencyjnej gałęzi transportu niezwykle ważnej z punktu widzenia silnej gospodarki oraz w związku z realizacją postanowień Białej Księgi Transportu, w kolejnych latach powinien nastąpić znaczący rozwój usług transportowych świadczonych między innymi drogą wodną i kolejową, realizowanych na odległość powyżej 300 km. W chwili obecnej transport drogowy ma 84% udziału w transporcie towarów ogółem. Te formy transportu towarowego (żegluga śródlądowa, kolej) do roku 2030 mają zastąpić niemal 1/3 usług dotychczas wykonywanych za pomocą transportu drogowego. Docelowo, do 2050 r. udział transportu drogowego powinien zmniejszyć się o 50%. Zgodnie z przyjętymi założeniami w 2030 r. transport drogowy nie powinien przekroczyć 60%, a w 2050 r. ok. 42% udziału w ogóle transportu towarów na odległość większą niż 300 km.

W związku z powyższym ustawodawca przyjmuje, że transport towarów żegluga śródlądową wymaga szczególnego wsparcia. Natomiast armatorom żeglugi pasażerskiej został zaproponowany instrument wsparcia polegający na udzielaniu kredytów o preferencyjnym oprocentowaniu w celu współfinansowania zakupu, modernizacji lub remontu statku dla osiągnięcia efektu ekonomicznego lub jako ekologicznej formy transportu.

### **2. Uwagi w zakresie funkcjonowania Funduszu Rezerwowego.**

Przedmiotowe uwagi ZPAŚ dotyczyły konieczności zrezygnowania z przewidzianego przepisami projektu ustawy obowiązku uiszczania składek specjalnych do Funduszu Rezerwowego z tytułu wprowadzenia na rynek sektora transportu wodnego nowo wybudowanego lub wprowadzonego spoza państw członkowskich Unii Europejskiej statku.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez ZPAŚ obecnie w innych krajach członkowskich UE nie istnieje obowiązek zapłaty przez armatorów składek specjalnych na rachunek Funduszu Rezerwowego z ww. tytułu.

Stanowisko MGMIŻŚ:

MGMIŻŚ przychyliło się do propozycji ZPAŚ i przereklamowało treść projektu tak aby obowiązek wpłaty składek specjalnych powstał dopiero z dniem uruchomienia Funduszu Rezerwowego.

Podkreślenia wymaga, że zgodnie z regulacjami projektu ustawy oraz obowiązującym prawem UE Funduszu Rezerwowego stanowi mechanizm rezerwy służący do regulowania zdolności podażowej floty w przypadku wystąpienia silnych zakłóceń na rynku. Regulacja ta polega przede wszystkim na wpłacaniu na rachunek Funduszu Rezerwowego składek specjalnych za wprowadzenie na rynek nowych jednostek żeglugi śródlądowej. Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej obecnie nie istnieje obowiązek wpłaty składek specjalnych. Przedmiotowy obowiązek powstanie dopiero z dniem wystąpienia silnych zakłóceń na rynku i konieczności uruchomienia mechanizmu rezerwowego w postaci Funduszu Rezerwowego.

Mając na uwadze powyższe uwagi ZPAŚ w zakresie Funduszu Żeglugi Śródlądowej nie zostały uwzględnione, natomiast uwagi w zakresie Funduszu Rezerwowego, po analizie obecnie

obowiązujących przepisów prawny, zostały uwzględnione i znalazły odzwierciedlenie w treści projektu ustawy oraz w uzasadnieniu.

Zgodnie z § 38 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 278) projektu ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowym został przedstawiony do zaopiniowania przez następując instytucje:

#### **1. Bank Gospodarstwa Krajowego.**

W myśl przepisów projektu ustawy Bank Gospodarstwa Krajowego jest instytucją odpowiedzialną za prowadzenie Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego. W związku z tym projekt podlegał opiniowaniu przez Bank już od pierwszych etapów procesu legislacyjnego. Uwagi Banku miały przede wszystkim charakter formalno-prawny oraz techniczny.

Stanowisko MGMiŻŚ:

Uwagi Banku Gospodarstwa Krajowego zostały uwzględnione w treści projektu ustawy, uzasadnieniu oraz Oceny Skutków Regulacji.

#### **2. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.**

Mając na uwadze obowiązujące przepisy w zakresie pomocy publicznej, projekt ustawy został przekazany do zaopiniowania przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W ramach przedstawionej opinii Urząd wskazywał na konieczność:

- doprecyzowania listy beneficjentów Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- uszczegółowienia regulacji dotyczących Funduszu Rezerwowego, w szczególności w zakresie obowiązujących przepisów dotyczących pomocy publicznej;
- opracowania przepisów określających funkcjonowanie programów wsparcia dla armatorów, zapewniające zgodność programu z rynkiem wewnętrznym;
- doprecyzowania roli Banku Gospodarstwa Krajowego w zakresie związanych z prowadzeniem Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego.

Stanowisko MGMiŻŚ:

Uwagi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zostały uwzględnione w treści projektu ustawy oraz w uzasadnieniu.

Szczegółowa treść zgłoszonych w ramach opiniowania uwag ujęta została w *tabeli uwag zgłoszonych w ramach opiniowania*.

TABELA UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH OPINIOWANIA  
Projekt ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym

L.p.	Art.	Instytucja zgłaszająca uwagi	Treść uwagi	Stanowisko wobec zgłoszonych uwag.
1.	Art. 20 - 21	Bank Gospodarstwa Krajowego	Zgodnie z art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej program pomocowy musi być określony aktem normatywnym, a więc ustawą albo rozporządzeniem. Rada Żeglugi Śródlądowej nie posiada uprawnień do wydawania aktów normatywnych, a więc nie może określić zasad działania programu pomocowego określonego w projekcie ustawy (art. 20) polegającego na dopłatach bezpośrednich do zakupu przez armatorów części wyposażenia mających na celu dostosowanie statków do bezpiecznej żeglugi.	<b>Uwaga uwzględniona</b> (art. 22 ust. 5) – minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi w drodze rozporządzenia szczegółowy sposób funkcjonowania programu wsparcia, w tym warunki udziału oraz zasady, tryb i wysokość dopłat przyznanych w ramach tego programu.
2.		Bank Gospodarstwa Krajowego	<b>Uwagi ogólne</b> – uwagi formalno-prawne oraz uwagi porządkowe.	<b>Uwagi uwzględnione</b> – projekt ustawy został zaopiniowany pod względem pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym przez Departament Prawny MGMiZS. Jednocześnie projekt będzie podlegał rozpatrzeniu przez Komisję Prawniczą na kolejnych etapach procedury legislacyjnej.
3.	Art. 2.	Urząd Ochrony i Konkurencji Konsumentów	Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 1 projektu, armatorem jest „właściciel statku lub osoba, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu”. Natomiast art. 3 ust. 1 i 2 projektu wskazuje, iż ustawę stosuje się do armatorów wykonujących działalność gospodarczą zarejestrowaną w Polsce, polegającą na zarobkowym przewozie ładunków lub pasażerów, jednocześnie nie doprecyzowując, że jest to działalność z zakresu żeglugi śródlądowej. W związku z powyższym wydaje się, że projekt ustawy nie wyklucza możliwości jego stosowania wobec podmiotów prowadzących działalność w zakresie przewozu towarów i pasażerów poza żeglugą śródlądową. Konieczne wydaje się zatem zawężenie zakresu potencjalnych beneficjentów do tych, którzy prowadzą działalność w ramach żeglugi śródlądowej.	<b>Uwaga uwzględniona</b> (art. 6).
4.		Urząd Ochrony i Konkurencji Konsumentów	<b>Uwaga ogólna</b> - dotycząca możliwości przysporzenia korzyści dla Banku Gospodarstwa Krajowego (dalej: „BGK”) z tytułu realizacji zadań określonych w projekcie. Niezbędne jest zapewnienie, aby wynagrodzenie i opłaty pobierane przez BGK związane z funkcjonowaniem Funduszu żeglugi Śródlądowej (dalej: „FZS”), czy Funduszu Rezerwowego (dalej:	<b>Uwaga uwzględniona</b> (art. 6 ust. 4, art. 18 ust. 2).

			„FR”), np. wynagrodzenie z tytułu obsługi FZŚ czy FR lub prowizje z tytułu udzielenia kredytu, zostały określone na poziomie nieprzekraczającym poziomu rynkowego. W przeciwnym wypadku będą stanowiły pomoc publiczną dla BGK. W związku z powyższym uprzejmie proszę o potwierdzenie, że nie dojdzie do przysporzenia korzyści BGK. Dodatkowo proszę o rozważenie możliwości wprowadzenia regulacji dotyczącej udzielania wynagrodzenia BGK analogicznych jak w przypadku innych funduszy prowadzonych przez BGK.	
5.		Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów	<b>Uwaga ogólna</b> – dotycząca Funduszu Rezerwowego. W przypadku gdy władze krajowe będą decydowały o przeznaczeniu ww. środków wsparcia (tj. będą miały swobodę dysponowania FR), wsparcie takie stanowiło będzie pomoc publiczną dla armatorów. W tej sytuacji niezbędne stanie się uzupełnienie projektu o przepisy zapewniające zgodność takiej pomocy z rynkiem wewnętrznym, np. dzięki zastosowaniu przepisów o pomocy de minimis (analogicznie jak w przypadku FZŚ). Natomiast w przypadku gdy władze krajowe nie będą decydowały o ich przeznaczeniu (tj. nie będą miały swobody dysponowania FR, bowiem wszelkie uprawnienia w tym zakresie przysługują Komisji Europejskiej), wsparcie takie nie będzie stanowiło pomocy publicznej dla armatorów. W tej sytuacji proszę o dodanie odpowiedniego wyjaśnienia w uzasadnieniu do projektu.	<b>Uwaga uwzględniona</b> – odpowiednie regulacje i zapisy zostały uwzględnione w projekcie ustawy oraz uzasadnieniu (art.12 ust. 2).
6.	Art. 18 ust. 2 pkt 5	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów	Projekt nie precyzuje zasad realizacji ww. programów wsparcia dla armatorów. W przypadku gdy będą one związane z przekazywaniem armatorom środków finansowych na warunkach korzystniejszych niż rynkowe, dochodzić może do udzielania armatorom pomocy publicznej. W tej sytuacji niezbędne stanie się uzupełnienie projektu o przepisy zapewniające zgodność takiej pomocy z rynkiem wewnętrznym, np. dzięki zastosowaniu przepisów o pomocy de minimis (analogicznie jak w przypadku FZŚ). W przypadku gdy ww. programy wsparcia dla armatorów nie będą związane z przekazywaniem im środków finansowych na ww. warunkach, proszę o dodanie do projektu przepisu wykluczającego taką możliwość oraz odpowiednie uzupełnienie uzasadnienia o informacje dotyczące wsparcia dla armatorów realizowanego na podstawie programów, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 5 projektu.	<b>Uwaga uwzględniona</b> (art. 22).

TABELA TRANSPOZYCJI

Tytuł projektu	Projekt ustawy o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym			
Tytuł rozporządzenia UE	Rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271 oraz Dz. Urz. UE L 163 z 29.5.2014, str. 15).			
Jednostka redakcyjna	Treść przepisu rozporządzenia	Czy wymaga zmian w polskim prawie?	Jednostka redakcyjna	Treść przepisu/ów projektu
Art. 1	<p>Statki żeglugi śródlądowej wykorzystywane do transportu rzeczy drogą wodną śródlądową między dwoma lub więcej miejscami w Państwach Członkowskich podlegają wspólnotowej polityce w zakresie zdolności przewozowej floty, ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu.</p> <p>Przez okres czterech lat, począwszy od dnia 29 kwietnia 1999 r., ta polityka w zakresie zdolności przewozowej obejmuje warunki wprowadzania nowych zdolności przewozowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.</p>	NIE		
Art. 2	<p>1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do statków towarowych oraz pchaczy wykonujących usługi transportowe na rachunek własny lub jako wynajęte, lub odpłatnie i zarejestrowanych w Państwie Członkowskim lub, jeśli nie są zarejestrowane, eksploatowanych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Państwie Członkowskim.</p> <p>Do celów niniejszego rozporządzenia "przedsiębiorstwo" oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną prowadzącą działalność gospodarczą na skalę nieprzemysłową lub przemysłową.</p> <p>2. Z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia wyłączone są:</p> <p>a) statki pływające wyłącznie na krajowych drogach wodnych niepołączonych z innymi drogami wodnymi we Wspólnocie;</p> <p>b) statki, które ze względu na swoje wymiary nie mogą opuścić krajowych dróg wodnych, na których pływają, i nie mogą wypłynąć na pozostałe drogi wodne Wspólnoty (statki na uwięzi), pod warunkiem, że jednostki te nie stwarzają konkurencji dla statków objętych niniejszym rozporządzeniem;</p> <p>c) statki pływające wyłącznie na Dunaju (oraz jego dopływach) do Kelheim, bez jego opuszczania;</p> <p>d) pchacze o mocy napędowej nie przekraczającej 300 kilowatów;</p>	NIE		

	<p>e) morskie statki żeglugi śródlądowej i lichtugi statkowe nosiciela używane wyłącznie do przewozów międzynarodowych lub krajowych podczas podróży obejmujących przepłynięcie morza;</p> <p>f) statki używane wyłącznie do magazynowania towarów, tzn. statki używane do załadunku i późniejszego rozładunku towarów w tym samym miejscu;</p> <p>g) urządzenia do bagrowania, takie jak barki i pontony oraz mosty na podporach pływających i pływające urządzenia budowlane, pod warunkiem, że urządzenia te nie są używane do przewozu towarów w rozumieniu art. 1;</p> <p>h) promy;</p> <p>i) statki świadczące nieodpłatnie usługi publiczne.</p> <p>3. Każde dane Państwo Członkowskie w rozumieniu art. 3 ust. 1 może wyłączyć swoje statki o nośności mniejszej niż 450 ton z zakresu niniejszego rozporządzenia. Jeżeli Państwo Członkowskie skorzysta z tej możliwości, zobowiązane jest powiadomić o tym w ciągu sześciu miesięcy Komisję; Komisja informuje pozostałe Państwa Członkowskie.</p>			
Art. 3 ust. 1 i 2	<p>1. Każde Państwo Członkowskie, którego śródlądowe drogi wodne mają połączenie ze śródlądowymi drogami wodnymi innego Państwa Członkowskiego i którego flota posiada tonaż przekraczający 100000 ton, zwane dalej "danym Państwem Członkowskim", utworzy na mocy swojego prawa i z własnych źródeł administracyjnych fundusz wodnych dróg śródlądowych, zwany dalej "funduszem".</p> <p>2. Funduszem będą administrowały właściwe władze danego Państwa Członkowskiego. Każde Państwo Członkowskie włączy do administracji funduszu krajowe organizacje reprezentujące przewoźników żeglugi śródlądowej.</p>	TAK	Art. 22 i art. 47 ust. 1 pkt 7 i 8	<p>Art. 22. W BGK jest prowadzony Fundusz Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Art. 47. 1. W skład Rady Żeglugi Śródlądowej wchodzi jej Sekretarz i nie więcej niż 13 osób spośród osób wskazanych przez:</p> <p>7) armatorów i ich związki;</p> <p>8) organizacje, których statutowym zadaniem jest działanie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych;</p>
Art. 3 ust. 3	<p>3. Każdy fundusz musi posiadać fundusz rezerwowy składający się z trzech oddzielnych rachunków jeden dla przewoźników ładunków suchych, drugi dla zbiornikowców i trzeci dla pchaczy.</p> <p>Fundusz rezerwowy finansowany będzie z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nadwyżek z przeprowadzonych do dnia 28 kwietnia 1999 r. programów modyfikacji strukturalnych, realizowanych wyłącznie ze składek branżowych,</li> <li>- specjalnych składek, określonych w art. 4,</li> <li>- środków, które mogłyby być dostępne w przypadku poważnych zakłóceń na rynku, określonych w art. 7 dyrektywy 96/75/WE.</li> </ul>	TAK	Art. 32 ust. 1, art. 33, art. 34	<p>Art. 32. 1. W BGK jest prowadzony Fundusz Rezerwowy.</p> <p>Art. 33. Fundusz Rezerwowy składa się z trzech odrębnych rachunków dla:</p> <p>1) statków do przewozów ładunków suchych;</p> <p>2) zbiornikowców;</p> <p>3) pchaczy.</p> <p>Art. 34. 1. Środki Funduszu Rezerwowego pochodzą:</p> <p>1) ze składek specjalnych, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999, zwanych dalej „składkami specjalnymi”;</p> <p>2) z wpłat z Funduszu Żeglugi Śródlądowej;</p> <p>3) z innych źródeł.</p> <p>2. W przypadku braku środków finansowych wystarczających do realizacji zadań wynikających</p>

				z planu finansowego Funduszu Rezerwowego BGK dokonuje wypłaty środków finansowych z Funduszu Żeglugi Śródlądowej w wysokościach i terminach określonych w jego planie finansowym na Fundusz Rezerwowo.
Art. 3 ust. 4 i 5	<p>4. Fundusz rezerwowy może być wykorzystywany dla odpowiednich środków określonych w art. 7 dyrektywy 96/75/WE, w szczególności przy stosowaniu środków ulepszeń strukturalnych na poziomie Wspólnoty, zgodnie z procedurą zdefiniowaną ust. 6 oraz art. 6 niniejszego rozporządzenia.</p> <p>5. Fundusz rezerwowy może być wykorzystywany dla odpowiednich środków określonych w art. 8, jeśli jednomyślnie zażądadają tego organizacje reprezentujące transport wodny śródlądowy. W takim przypadku środki muszą być przedmiotem działania na szczeblu Wspólnoty.</p>	TAK	Art. 36	Art. 36. Środki z Funduszu Rezerwowego są uruchamiane na zasadach i warunkach określonych w rozporządzeniu 718/1999. O możliwości uruchomienia wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej informuje BGK.
Art. 3 ust. 6 i 7	<p>6. Fundusze stanowią dla siebie wzajemnie wsparcie w odniesieniu do oddzielnych rachunków wymienionych w ust. 3 akapit pierwszy. Dotyczy to wszelkich wydatków i wszelkich funduszy wymienionych w ust. 3 akapit drugi i zapewnia równe traktowanie wszystkich przedsiębiorstw transportowych podlegających niniejszemu rozporządzeniu, niezależnie od funduszu, do którego dany statek należy.</p> <p>7. Dane Państwa Członkowskie do czasu utworzenia nowego funduszu, określonego w ust. 1, kontynuują zarządzanie funduszem określonym w art. 3 rozporządzenia (EWG) nr 1101/89.</p>	NIE		
Art. 4 ust. 1	<p>1. Statki objęte niniejszym rozporządzeniem, zbudowane w całości od nowa, przywożone z państwa trzeciego lub opuszczające drogi wodne wymienione w art. 2 ust. 2 lit. a), b) lub c), mogą zostać wprowadzone do eksploatacji jedynie pod warunkiem (zasada "stary za nowy"), że armator statku wprowadzanego do eksploatacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- albo złomuje tonaż, zgodnie z ustanowionym przez Komisję stosunkiem między starym a nowym tonażem, bez otrzymania premii za złomowanie,</li> <li>- albo płaci funduszowi, do którego jest zgłoszony jego nowy statek, lub funduszowi wybranemu zgodnie z art. 5 ust. 2 specjalną składkę opartą na wyżej wspomnianym stosunku lub, jeśli armator złomuje statek o tonażu niższym niż wymagany przez wyżej wspomniany stosunek, płaci różnicę między tonażem nowego statku a złomowanym tonażem.</li> </ul>	NIE		
Art. 4 ust. 2	<p>2. Stosunek może być ustalony na różnych poziomach dla sektorów rynku, tzn. dla przewoźników ładunków suchych, zbiornikowców i pchaczy. Stosunek będzie stale zmniejszany tak, aby jak najszybciej i regularnie został sprowadzony do zera, nie później niż do dnia 29 kwietnia 2003 r. Kiedy stosunek osiągnie zero, powyższe ustalenia powinny stać się mechanizmem rezerwowym, który może być uaktywniony tylko w przypadku poważnych zakłóceń na rynku, jak przewidziano w art. 6.</p>	TAK	Art. 32 ust. 2,	Art. 32. 2. Mechanizm Funduszu Rezerwowego jest uruchamiany w przypadkach przewidzianych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1, z późn. zm.) – Dz. Urz. UE

				Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.
Art. 4 ust. 3 - 6	<p>3. Właściciel statku musi mieć możliwość wyboru między wniesieniem specjalnej składki a złomowaniem starego tonażu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- albo w momencie złożenia zamówienia na budowę nowego statku lub złożenia wniosku przywózowego pod warunkiem, że statek zostanie wprowadzony do eksploatacji w ciągu dwunastu miesięcy od tego momentu,</li> <li>- albo w momencie wprowadzenia nowego lub przywiezionego statku do eksploatacji.</li> </ul> <p>O wyborze terminu należy poinformować przy zamawianiu lub składaniu wniosku o przywóz statku.</p> <p>Statek przeznaczony do złomowania jako tonaż kompensacyjny musi zostać poddany złomowaniu zanim nowy statek zostanie wprowadzony do eksploatacji.</p> <p>Właściciel statków wprowadzanych do eksploatacji, których złomowany tonaż jest wyższy od wymaganego, nie otrzyma żadnego odszkodowania finansowego za posiadaną nadwyżkę.</p> <p>Dane Państwo Członkowskie może dopuścić wycofane ostatecznie z rynku statki do wykorzystania ich w celach innych niż przewóz towarów, jak na przykład statki wykorzystywane do celów humanitarnych, statki muzealne, statki dla krajów rozwijających się spoza obszaru Europy lub przeznaczone do dyspozycji organizacji nieochodowych, które będą zaliczane do tonażu kompensacyjnego, tzn. traktowane tak, jakby zostały poddane złomowaniu. Informacja o takim dopuszczeniu zostanie przez zaangażowane Państwo Członkowskie przekazana Komisji, która informuje pozostałe dane Państwa Członkowskie.</p> <p>4. W przypadku pchaczy pojęcie "tonaż" jest zastąpione terminem "moc napędowa".</p> <p>5. Warunki ustanowione w ust. 1 dotyczą również zwiększenia zdolności przewozowych wynikających z wydłużania statku lub wymiany silników pchaczy.</p> <p>6. Po konsultacji z Państwami Członkowskimi oraz z organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na poziomie Wspólnoty Komisja może wyłączyć statki specjalistyczne z zakresu stosowania ust. 1. Statki specjalistyczne muszą być szczególnie i technicznie przystosowane do przewozu jednego rodzaju towaru i technicznie nieprzydatne do przewozu innych towarów; należy wykluczyć możliwość przewiezienia tego danego rodzaju towaru statkiem bez specjalnego wyposażenia technicznego, a właściciele statków muszą podjąć pisemne zobowiązanie, że żadne inne towary nie będą przewożone ich statkami tak długo, jak długo obowiązuje zasada "stary za nowy".</p>	NIE		



Art. 5	<p>1. W odniesieniu do statków zarejestrowanych w jednym z danych Państw Członkowskich specjalna składka musi zostać wpłacona do funduszu tego Państwa Członkowskiego, w którym dany statek jest zarejestrowany. W odniesieniu do statków niezarejestrowanych, eksploatowanych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w jednym z Państw Członkowskich, specjalna składka musi zostać wpłacona do funduszu tego Państwa Członkowskiego, w którym to przedsiębiorstwo ma siedzibę.</p> <p>2. Specjalne składki za statki zarejestrowane w Państwie Członkowskim innym niż dane Państwo Członkowskie lub za niezarejestrowane statki eksploatowane przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Państwie Członkowskim innym niż dane Państwo Członkowskie, wpłacane będą do jednego z funduszy ustanowionych w danym Państwie Członkowskim według wyboru właściciela statku.</p>	NIE		
Art. 6	<p>W przypadku poważnych zakłóceń na rynku, jak je zdefiniowano w art. 7 dyrektywy 96/75/WE, na wniosek Państwa Członkowskiego Komisja może, po zajęciu stanowiska przez Komitet określony w art. 8 wspomnianej dyrektywy i zgodnie z przewidzianą tam procedurą, ponownie wprowadzić w życie zasadę "stary za nowy" na ograniczony okres, zgodnie z art. 7 wspomnianej dyrektywy, i w razie potrzeby uzupełnić poprzez środki ulepszeń strukturalnych.</p> <p>W ramach wspomnianych środków ulepszeń strukturalnych właściciel statku określony w art. 2 ust. 1 może otrzymać od właściwego funduszu i w ramach dostępnych środków finansowych premię za złomowanie, według stawki ustalonej przez Komisję na warunkach ustanowionych w art. 7, w przypadku złomowania statku, to znaczy całkowitego złomowania kadłuba lub, w przypadku pchaczy, zniszczenia kadłuba i silnika.</p> <p>Jednakże premia ta może być przyznana jedynie w odniesieniu do statków, co do których właściciel udowodni, że stanowią one składniki jego czynnej floty, tzn.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- statki są w dobrym stanie technicznym, i</li> <li>- może przedłożyć ważny atest i ważne świadectwo pomiarowe statku lub wydane przez upoważnioną instytucję jednego z danych Państw Członkowskich zezwolenie na transport krajowy, i</li> <li>- statki, które w ciągu 24 miesięcy poprzedzających zgłoszenie do premii za złomowanie wykonały co najmniej dziesięć rejsów. "Rejs" oznacza transport o charakterze handlowym na odległość zwykłą dla przewozu towarów tego samego rodzaju (ponad 50 km) oraz przewożenie ilości ładunku będącej w rozsądnej proporcji do zdolności ładunkowej statku (przynajmniej 70 %).</li> </ul> <p>W odniesieniu do statków, które w wyniku awarii lub uszkodzenia nie nadają się już do naprawy lub których koszty naprawy przewyższają wysokość premii za złomowanie, premia nie będzie przyznawana.</p>	TAK	Art. 36 i Art. 37	<p>Art. 36. Środki z Funduszu Rezerwowego są uruchamiane na zasadach i warunkach określonych w rozporządzeniu 718/1999. O możliwości uruchomienia wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej informuje BGK.</p> <p>Art. 37 pkt 2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>2)szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999, mając na względzie zapewnienie sprawnej i terminowej obsługi wypłat na ulepszenia strukturalne.</p>

	Gdy właściwe władze mają dobrze uzasadnione powody, aby poddać w wątpliwość dobry stan techniczny statku objętego wnioskiem o premię za złomowanie, mogą zwrócić się do rzeczoznawcy z prośbą o zaświadczenie, że stan techniczny danego statku jest odpowiedni do przewozu towarów. Premia za złomowanie nie zostanie wydana w przypadku, jeżeli statek nie spełni tego wymogu.			
<b>Art. 7</b>	<p>1. Po konsultacji z Państwami Członkowskimi i organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na szczeblu Wspólnoty Komisja ustanowi oddzielnie dla przewoźników ładunków suchych, zbiornikowców oraz pchaczy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stosunek w ramach zasady "stary za nowy" dla statków określonych w art. 2,</li> <li>- stawkę składek specjalnych,</li> <li>- okres, w którym będą wypłacane premie za złomowanie określone w art. 6, ich wysokość i warunki przyznawania,</li> <li>- współczynniki korekcyjne (tonaż równoważny) dla każdego rodzaju i kategorii statku żeglugi śródlądowej.</li> </ul> <p>2. Specjalne składki i premie za złomowanie są wyrażane w euro. Stosuje się te same stawki dla każdego funduszu.</p> <p>3. Specjalne składki i premie za złomowanie obliczane są dla statków towarowych na podstawie ich nośności, dla pchaczy — na podstawie mocy napędowej.</p> <p>4. Po konsultacji z Państwami Członkowskimi i organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na poziomie Wspólnoty Komisja ustala szczegółowe zasady wzajemnego wsparcia finansowego określonego w art. 3 ust. 6.</p> <p>5. Przy podejmowaniu decyzji Komisja weźmie również pod uwagę wyniki obserwacji rynku transportowego we Wspólnocie i jego przewidywalny rozwój, a także potrzebę uniknięcia zniekształcenia warunków konkurencji, o ile przeszkadzałoby ono wspólnemu interesowi. W celu przyczynienia się do obserwacji rynku właściciele budowanych lub przywożonych statków mają obowiązek poinformować fundusz na sześć miesięcy przed wprowadzeniem tych statków do eksploatacji.</p>	NIE		
<b>Art. 8</b>	<p>Z zastrzeżeniem art. 3 ust. 5 każde Państwo Członkowskie może przedsięwziąć środki mające na celu w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ułatwienie przewoźnikom śródlądowym opuszczania branży poprzez wcześniejsze przejście na emeryturę albo przekwalifikowanie się do pracy w innej dziedzinie,</li> <li>- organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania pracowników odchodzących z sektora,</li> <li>- zachęcanie prywatnych właścicieli-szyprów do przystępowania do stowarzyszeń branżowych,</li> </ul>	NIE		

	<p>- zachęcanie do dostosowywania statków do postępu technicznego w celu polepszenia warunków pracy oraz wymogów bezpieczeństwa technicznego,</p> <p>- doskonalenie umiejętności szyprów śródlądowych w celu zapewnienia rozwoju i przyszłości branży.</p>			
Art. 9	<p>1. Państwa Członkowskie podejmują środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia oraz powiadamiają o nich Komisję. Środki te przewidują między innymi stałą i skuteczną weryfikację wypełniania obowiązków nałożonych na przedsiębiorstwa niniejszym rozporządzeniem oraz krajowymi przepisami wydanymi w celu jego wykonania, jak i odpowiednie kary w przypadku naruszania przepisów.</p> <p>2. Państwa Członkowskie corocznie przekazują Komisji wszystkie istotne informacje na temat postępów w realizacji zasady "stary za nowy" oraz sytuacji finansowej funduszy i ich funduszy rezerwowych.</p> <p>3. Komisja podejmuje decyzje, do których podjęcia zobowiązuje ją art. 7.</p> <p>4. Komisja zapewnia jednolite i skoordynowane stosowanie niniejszego rozporządzenia przez fundusze.</p>	NIE		
Art. 10	<p>Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 29 kwietnia 1999 r.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.</p>	NIE		



Warszawa, 1 lipca 2019 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych  
DPUE.920.743.2017/19/mrz  
dot.: RM-10-93-19 z 26.06.2019 r.

Pan Jacek Sasin  
Wiceprezes Rady Ministrów  
Sekretarz Rady Ministrów

#### Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym*, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Premierze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
Piotr Kukrzyk  
podsekretarz stanu

Do wiadomości:

Pan Marek Gróbarczyk  
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

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

z dnia

**w sprawie wykazu wymaganych dokumentów, które załącza się do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego**

Na podstawie art. 12 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wykaz wymaganych dokumentów, które załącza się do:

- 1) wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego;
- 2) wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego.

§ 2. Do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego załącza się;

- 1) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego lub zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;
- 2) zaświadczenie wydane przez naczelnika właściwego urzędu skarbowego o niezaleganiu w podatkach stanowiących dochód budżetu państwa, sporządzone nie wcześniej niż 30 dni przed dniem złożenia wniosku;
- 3) zaświadczenie wydane przez właściwy oddział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych o niezaleganiu przez armatora z zapłatą składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne, sporządzone nie wcześniej niż 30 dni przed dniem złożenia wniosku;
- 4) oświadczenie, że wywiązał się z obowiązku uiszczenia opłat i kar stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 5) kopię dokumentu bezpieczeństwa statku, o którym mowa w art. art. 28 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej;

---

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 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).

- 6) dokumenty, o których mowa w art. 70 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2016 r. poz. 1988, z późn. zm.);
- 7) dokumenty prywatne, w tym analizy lub opinie eksperckie, informacje producenta o parametrach technicznych sprzętu, opracowania naukowe, albo oświadczenie armatora, wskazujące na planowany efekt ekologiczny lub pozytywny efekt ekonomiczny.

§ 3. Do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego załącza się dokumenty o których mowa w § 2 pkt 1–5, a także paragon, fakturę, lub umowę potwierdzającą zakup, modernizację lub remont statku.

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

**MINISTER GOSPODARKI  
MORSKIEJ I ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ**

## UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 12 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą FŻŚ”. Zgodnie ze wskazanymi przepisami minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi wykaz wymaganych dokumentów, które załącza się do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego, mające na uwadze potrzeby uzyskania niezbędnych informacji do rozpatrzenia tych wniosków.

Niniejsze rozporządzenie skierowane jest przede wszystkim do armatorów śródlądowych i ma na celu sprecyzować wymagane dokumenty, które są niezbędne w celu uzyskania kredytu preferencyjnego, a także umorzenia części kredytu preferencyjnego. Z drugiej strony przedmiotowe rozporządzenia zapewni Bankowi Gospodarstwa Krajowego, który ma rozpatrywać przedmiotowe wnioski, niezbędne informacje, które będą zawarte w przekazywanych dokumentach, do weryfikacji warunków, których spełnienie jest konieczne w celu udzielenia kredytu preferencyjnego lub umorzenia części kredytu preferencyjnego.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy FŻŚ armator załącza do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–5. W myśl art. 4 ust. 1 pkt 1–5 ustawy FŻŚ o udzielenie kredytu preferencyjnego może ubiegać się armator:

1) wykonujący działalność gospodarczą zarejestrowaną w Rzeczypospolitej Polskiej polegającą na:

- a) przewozie ładunków,
- b) wykonywaniu prac utrzymaniowo-modernizacyjnych na śródlądowych drogach wodnych,
- c) przewozie pasażerów na statkach przeznaczonych lub używanych do przewozu więcej niż 12 pasażerów;

2) nie posiadający zaległości z tytułu:

- a) podatków stanowiących dochód budżetu państwa,
- b) składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne,
- c) opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;

3) który posiada zdolność kredytową w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 2187, 2243 i 2354 oraz z 2019 r. poz. 326, 730 i 875);

4) który przeznaczy kredyt preferencyjny na współfinansowanie zakupu, modernizacji lub remontu statku, innego niż mały statek;

5) który wykaże planowany efekt ekologiczny lub pozytywny efekt ekonomiczny.

W przypadku umorzenia części kredytu preferencyjnego, zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy FŻŚ armator załącza do wniosku dokument potwierdzający wiek statku oraz spełnienie warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1, 4 i 5 tej ustawy. W myśl art. 9 ust. 1 pkt 1, 4 i 5 ustawy FŻŚ, o umorzenie części kredytu preferencyjnego może ubiegać się armator, który m.in.:

- 1) na dzień złożenia wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego prowadzi działalność, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a (warunek z pkt 1 w art. 9 ust. 1);
- 2) wykorzystał kredyt preferencyjny zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie kredytu preferencyjnego (warunek z pkt 4 w art. 9 ust. 1);
- 3) nie posiada zaległości z tytułu (warunek z pkt 5 w art. 9 ust. 1):
  - a) podatków stanowiących dochód budżetu państwa,
  - b) składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne,
  - c) opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW).

W związku z powyższym w celu wykazania spełnienia przez armatora ww. warunków niezbędnych do uzyskania kredytu preferencyjnego albo umorzenia części kredytu preferencyjnego niniejsze rozporządzenie określa stosowane dokumenty, które należy załączać do wniosków o udzielenie przedmiotowego wsparcia finansowego.

W § 2 niniejszego rozporządzenia określono dokumenty, które załącza się do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego. Przedmiotowe dokumenty potwierdzają spełnienie warunków, wynikających z następujących przepisów:

- 1) art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy FŻŚ – dokument z pkt 1 § 2 niniejszego rozporządzenia;
- 2) art. 4 ust. 1 pkt 2 lit. a–c ustawy FŻŚ – odpowiednio dokumenty z pkt 2–4 w § 2 niniejszego rozporządzenia;
- 3) art. 4 ust. 1 pkt 3 ustawy FŻŚ – dokumenty z pkt 6 w § 2 niniejszego rozporządzenia;
- 4) art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy FŻŚ – dokument z pkt 5 w § 2 niniejszego rozporządzenia;
- 5) art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy FŻŚ – dokumenty z pkt 7 w § 2 niniejszego rozporządzenia.

Należy wskazać, że wskazane w niniejszym rozporządzeniu, dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań z pkt 1 i 2 (zaświadczenia) są podstawowymi i stosowanymi w praktyce dokumentami pozwalającymi ustalić określone fakty. Uzyskanie przedmiotowych dokumentów nie powinno stanowić zbytniego utrudnienia dla armatorów.

W odniesieniu do ww. pkt 2, tj. wymaganego oświadczenia o wywiązywaniu się z obowiązku uiszczania opłat i kar stanowiących przychód NFOŚiGW, należy wskazać, przedmiotowy dokument jest stosowany obecnie w praktyce i uznawany przez NFOŚiGW za wystarczający. W tym przypadku wprowadzenie wymogu przedstawiania stosownego zaświadczenia wiązałoby się ze zbytecznymi uciążliwościami dla armatora, który chciałby uzyskać kredyt preferencyjny.

W odniesieniu do dokumentu z ww. pkt 3 należy wskazać, że w tym zakresie odpowiednie wymagania wprowadza art. 70 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz.



U. z 2018 r. poz. 2187, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem kredytobiorca jest obowiązany przedłożyć na żądanie banku dokumenty i informacje niezbędne do dokonania oceny zdolności kredytowej. Należy wskazać, że w celu zapewnienia realizacji ww. przepisu ustawowego w niniejszym rozporządzeniu wprowadzono stosowne odesłanie.

W odniesieniu do dokumentu pozwalającego ustalić, czy określony statek nie jest małym statkiem, warto wskazać, że standardowym dokumentem, który powinien posiadać armator dla każdego swojego statku, jest dokument bezpieczeństwa statku. W związku z powyższym, w celu zmniejszenia obciążeń formalnych dla armatorów, wymaganym dokumentem będzie kopia dokumentu bezpieczeństwa statku.

Z uwagi na fakt, że jednym z kryteriów porównawczych i podlegających ocenie w ramach procedury przyznawania kredytu preferencyjnego jest możliwość osiągnięcia i wielkość planowanego efektu ekologicznego lub pozytywnego efektu ekonomicznego, w przypadku dokumentów, które mogą wykazać spełnienie przedmiotowej przesłanki wprowadzono szeroki katalog. Wynika to ze znacznego zróżnicowania rodzajów efektów ekologicznych i ekonomicznych, a także dokumentów, które pozwalają wykazać możliwość ich osiągnięcia a także ich wielkość. Przykładowo informacja o parametrach technicznych wymienionego silnika w ramach modernizacji statku pozwoli ocenić wielkość jego emisji. Z uwagi na fakt, że w niektórych przypadkach uzyskanie ekspertyz lub specjalistycznych analiz mogłoby generować niewspółmierne koszty względem planowanych do osiągnięcia korzyści, które armator mógłby uzyskać z tytułu otrzymania kredytu preferencyjnego, przewidziano, że armator może wykazać spełnienie efektu ekologicznego lub ekonomicznego w stosownym oświadczeniu.

W **§ 3 niniejszego rozporządzenia** określono dokumenty, które są wymagane przy występowaniu z wnioskiem o umorzenie części kredytu preferencyjnego. Z uwagi na fakt, że te w przypadku umarzania części kredytów preferencyjnych wprowadzono w większości te same wymagania w odniesieniu do udzielania kredytów preferencyjnych, wymagane dokumenty, które załącza się do wniosku o umorzenie kredytu preferencyjnego są, co do zasady takie same, jak w przypadku uzyskiwania kredytu preferencyjnego (dokumenty z § 2 pkt 1–5 niniejszego rozporządzenia).

W odniesieniu do kopii dokumentu bezpieczeństwa występuje pewna różnica, gdyż to ten dokument ma stanowić źródło informacji o wieku statku.

Ponadto dodatkowym dokumentem wymaganym przy składaniu wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego jest paragon, faktura, lub umowa potwierdzająca zakup, modernizację lub remont statku. Przedmiotowy dokument jest niezbędny do oceny, czy armator wykorzystał kredyt preferencyjny zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie kredytu preferencyjnego, tj. czy dokonał już zakupu, modernizacji lub remontu statku.

W **§ 4 niniejszego rozporządzenia** określono termin wejścia w życie tego aktu prawnego. Krótki okres *vacatio legis* – 14 dni – został wyznaczony w celu zapewnienia w krótkim czasie harmonizacji przepisów ustawy FŻŚ i niniejszego rozporządzenia, przy jednoczesnej potrzebie pilnego wydania niniejszego rozporządzenia.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie

z przepisami 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).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, 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).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców w zakresie ustalenia wymaganych dokumentów w przypadku występowania z wnioskiem o uzyskanie kredytu preferencyjnego lub umorzenie części kredytu preferencyjnego. Zakłada się pozytywny wpływ niniejszego rozporządzenia z uwagi na jednoznaczne określenie katalogu dokumentów wymaganych do uzyskania z ww. form wsparcia finansowego armatorów.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykazu wymaganych dokumentów, które załącza się do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego</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> Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Przemysław Żukowski – zastępca dyrektora, tel. 22 583 85 50, e-mail: Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 06.06.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe – art. 12 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. ...).</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. ...), zwana dalej „ustawą FŻŚ”, przewiduje możliwość uzyskiwania wsparcia finansowego przez armatorów m.in. w postaci kredytów preferencyjnych, częściowego umorzenia kredytów preferencyjnych. Przedmiotowe wsparcie finansowe udzielane jest na wniosek składany przez armatora. W celu skorzystania przez armatorów z ww. form wsparcia finansowego powinni oni spełniać określone wymagania, które zostały określone w art. 4 ust. 1 ustawy FŻŚ dla kredytów preferencyjnych i w art. 9 ust. 1 ustawy FŻŚ dla częściowego umorzenia kredytu preferencyjnego. Bank Gospodarstwa Krajowego może dokonywać weryfikacji przedmiotowych wymagań na podstawie informacji zawartych we wniosku o udzielenie określonej formy wsparcia finansowego, ale także na podstawie dokumentów załączanych do tych wniosków (w zakresie spełnienia części wymagań). W związku z powyższym w art. 7 ust. 2 i art. 11 ust. 2 ustawy FŻŚ wskazano, że armator załączy do ww. wniosków dokumenty potwierdzające spełnienie określonych warunków do uzyskania odpowiednio kredytu preferencyjnych albo umorzenia części kredytu preferencyjnego. Z uwagi na zróżnicowanie dokumentów, które mogą stanowić podstawę do weryfikację określonych wymagań niezbędne jest określenie w rozporządzeniu konkretnych dokumentów, które należy załączyć odpowiednio do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego albo wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego.

W związku z powyższym zachodzi konieczność wydania aktu prawnego regulujące ww. kwestie.

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

W celu zapewnienia możliwości składania wymaganych dokumentów przez armatorów w celu uzyskania kredytu preferencyjnego albo uzyskania umorzenia części kredytu preferencyjnego powinno się określić listę wymaganych dokumentów w rozporządzeniu.

Z uwagi na fakt, że ustawa FŻŚ zakłada, że przedmiotowy katalog dokumentów zostanie określony w rozporządzeniu planowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia.

Wydanie rozporządzenia pozwoli usprawnić i uprościć procedurę uzyskiwania przez armatorów wsparcia finansowego z tytułu uzyskiwanych kredytów preferencyjnych albo umarzenia części kredytów preferencyjnych.

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

Nie dotyczy. Przedmiotem rozporządzenia jest określenie dokumentów wymaganych przy uzyskiwaniu środka wsparcia uruchomionego na terenie Polski.

<b>4. Podmioty, na które oddziałuje projekt</b>												
Grupa	Wielkość	Źródło danych										Oddziaływanie
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	Dane własne										Określenie jednolitego katalogu dokumentów wymaganych w przypadku rozpatrywania wniosków o udzielenie kredytu preferencyjnego albo umorzenie części kredytu preferencyjnego
Armatorzy żeglugi śródlądowej	ok. 500 przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Szacunek na podstawie danych MGMiŻŚ, danych z Głównego Urzędu Statystycznego										Określenie jednoznacznego katalogu dokumentów wymaganych przy występowaniu o udzielenie kredytu preferencyjnego albo umorzenie części kredytu preferencyjnego
<b>5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji</b>												
Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.												
Projekt rozporządzenia zostanie zaopiniowany przez:												
1) Bank Gospodarstwa Krajowego;												
2) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;												
3) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.												
Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.												
<b>6. Wpływ na sektor finansów publicznych</b>												
(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody 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>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	Nie dotyczy.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.
--	--------------

**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	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	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	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.
--	--------------

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w 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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

**9. Wpływ na rynek pracy**

Nie dotyczy.

<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	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie dotyczy.		
<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 szczegółowego wykazu składników wyposażenia statku, których zakup jest  
refinansowany, oraz ich liczbę przypadającą na jeden statek**

Na podstawie art. 15 ust. 4 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy wykaz składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany;
- 2) liczbę składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany, przypadającą na jeden statek.

**§ 2.** Liczba składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany wynosi dla:

- 1) zbiorowych środków ratunkowych – 2 sztuki na statek;
- 2) systemu automatycznej identyfikacji (AIS) – 1 sztukę na statek;
- 3) radarów nawigacyjnych – 1 sztukę na statek.

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

**MINISTER GOSPODARKI**  
**MORSKIEJ I ŻEGLUGI**  
**ŚRÓDLĄDOWEJ**

---

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 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).

## UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 15 ust. 4 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą FŻŚ”. Zgodnie ze wskazanym przepisem minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, po zasięgnięciu opinii Rady Żeglugi Śródlądowej, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy wykaz składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany, oraz ich liczbę przypadającą na jeden statek dla poszczególnych składników, spośród kategorii składników wyposażenia statku, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze potrzebę dostosowania statków do obowiązujących wymagań w zakresie bezpieczeństwa żeglugi.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy FŻŚ armator refinansuje się zakup następujących kategorii składników wyposażenia statku:

- 1) środków ratunkowych;
- 2) oznakowania nawigacyjnego;
- 3) środków sygnałowych;
- 4) środków łączności radiotelefonicznej;
- 5) urządzeń nawigacyjnych;
- 6) urządzeń wykorzystujących nowe technologie na statkach.

W myśl art. 15 ust. 3 ustawy FŻŚ maksymalna liczba refinansowanych w okresie 3 kolejnych lat kalendarzowych składników wyposażenia statku przypadających na jeden statek nie może przekroczyć: 10 – w przypadku składników wchodzących w skład kategorii środków ratunkowych, 3 – w przypadku składników, wchodzących w skład każdej kategorii, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 2–6 ustawy FŻŚ.

Niniejsze rozporządzenie ma na celu określenie liczby i składników, których zakup może być refinansowany z Funduszu Żeglugi Śródlądowej, tym samym wyznaczenie poziomu wsparcia finansowego dla armatorów, uwzględniając zmiany w zakresie wymagań technicznych statków i występujące potrzeby po stronie armatorów w tym zakresie.

W § 2 niniejszego rozporządzenia została określona liczba składników wyposażenia statku, uwzględniając art. 15 ust. 3 ustawy FŻŚ (maksymalne limity składników), a także biorąc pod uwagę zmiany wprowadzone w zakresie wymagań bezpieczeństwa statków przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającą dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE, w szczególności w zakresie zmiany minimalnych wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej określonych w normie ES-TRIN 2017/1.

W § 3 niniejszego rozporządzenia określono termin wejścia w życie tego aktu prawnego, który ma zapewnić przyznawanie refinansowania dla armatorów w możliwie jak najszybszym czasie z uwagi na pilną potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej. Z uwagi na fakt, że do przepisów niniejszego rozporządzenia powinien przygotować się Bank



Gospodarstwa Krajowego, jako podmiot udzielający refinansowania, wyznaczony 14 dniowy okres *vacatio legis* należy uznać za wystarczający.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie

z przepisami 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).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływ ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców w zakresie ustalenia zakresu możliwej do otrzymania refinansowania zakupu składników wyposażenia statków. Przyjęcie przedmiotowego rozwiązania pozwoli podnieść standard bezpieczeństwa statków na śródlądowych drogach wodnych.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie szczegółowego wykazu składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany, oraz ich liczbę przypadającą na jeden statek</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> Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Przemysław Żukowski – zastępca dyrektora, tel. 22 583 85 50, e-mail: Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 06.06.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe – art. 15 ust. 4 ustawy z dnia ... śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...).</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) (dalej „ustawa”) wprowadza nowy rodzaj finansowego wsparcia armatorów śródlądowych, refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku, w celu dostosowania tych statków do wymagań zmieniających się wymagań technicznych. Ustawa określa maksymalne limity refinansowanych składników przypadające na jeden statek a także rodzaje składników, których zakup może być refinansowany. Z uwagi na fakt, że w zakresie wymagań technicznych dla statków wystąpiła zmiana zasadne jest zapewnienie armatorom wsparcia finansowego na dostosowanie do nowych wymagań i standardów. W związku z powyższym niezbędne jest wydanie w tym zakresie wyposażenia określającego konkretne składniki wyposażenia statków, na których zakup może zostać udzielone refinansowanie.

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

W celu konkretnych składników wyposażenia statku z uwzględnieniem zmian w zakresie wymagań technicznych dla statków a także potrzeb armatorów i zapewnienia szybkiego dostosowania do obowiązujących standardów bezpieczeństwa konieczne jest wydanie rozporządzenia. Rozporządzenie pozwoli armatorom występować o przyznanie refinansowanie w granicach przysługujących limitów.

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

Nie dotyczy.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	Dane własne	Obowiązek wypłaty środków finansowych na refinansowanie składników określonych w rozporządzeniu w limitach określonych w tym rozporządzeniu.
Fundusz Żeglugi Śródlądowej	1	Dane własne	Konieczność pokrycia kosztów udzielonego refinansowania

Armatorzy żeglugi śródlądowej	ok. 500 przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Szacunek na podstawie danych MG MiŻŚ, danych z Głównego Urzędu Statystycznego	Określenie konkretnych składników, których zakup jest refinansowany
-------------------------------	---	---	---

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

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie zaopiniowany przez:

- 1) Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 2) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 3) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody 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>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	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych. Refinansowanie zakupu składników wyposażenie będzie odbywało się ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej do wysokości określonej w planie finansowej tego Funduszu na ten środek wsparcia finansowego armatorów. W związku z powyższym przewiduje się przyznanie refinansowanie (50% ceny zakupu) w wysokości</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 750 tys. zł na zakup 100 sztuk zbiorowych środków ratunkowych (średnia cena jednostkowa 15.000 zł);</li> <li>2) 250 tys. zł na zakup 50 sztuk systemu automatycznej identyfikacji (AIS) (średnia cena jednostkowa 10.000 zł);</li> <li>3) 500 tys. zł na zakup 50 sztuk radarów nawigacyjnych (średnia cena jednostkowa 20.000 zł).</li> </ol> <p>W sumie koszty poniesione przez Fundusz Żeglugi Śródlądowej wyniosą 1,5 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 2019 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	1,5	1,5	0	0	0	3
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
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	Refinansowanie zakupu składników wyposażenia w wysokości 1,5 rocznie przez dwa lata zwiększy przychód w sektorze małych i średnich przedsiębiorców w tej wysokości.
--	---

### 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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<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

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.

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

Nie dotyczy.

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

Brak.

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

z dnia

**w sprawie wysokości prowizji i współczynnika prowizji, sposobu i terminów pobierania  
przez Bank Gospodarstwa Krajowego wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi  
Funduszu Żeglugi Śródlądowej**

Na podstawie art. 30 ust. 5 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i terminy pobierania przez Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „BGK”, wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 2) wysokość:
  - a) współczynnika prowizji, o którym mowa w art. 30 ust. 2 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym,
  - b) prowizji, o której mowa w art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, pobieranej przez Bank Gospodarstwa Krajowego z tytułu udzielonego kredytu preferencyjnego.

**§ 2.** 1. BGK pobiera wynagrodzenie prowizyjne w okresach miesięcznych, do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy rozliczenie.

2. BGK pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

---

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 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. Ustala się wysokość współczynnik prowizji na poziomie 1,06.

§ 4. Bankowi Gospodarstwa Krajowego przysługuje z tytułu udzielonego kredytu preferencyjnego prowizja od armatora w wysokości 1% udzielonego kredytu.

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

**MINISTER GOSPODARKI  
MORSKIEJ I ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ**

## Uzasadnienie

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 30 ust. 5 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą FŻŚ”. Zgodnie ze wskazanymi przepisami minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, mając na względzie potrzebę zapewnienia sprawnej i terminowej obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz właściwą organizację i sposób gospodarowania środkami tego funduszu, określi wysokość współczynnika prowizji, o którym mowa w art. 30 ust. 2, oraz sposób i terminy pobierania przez Bankowi Gospodarstwa Krajowego (BGK) wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego. Ponadto, w niniejszym rozporządzeniu minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi także wysokość prowizji pobieranej przez BGK od kredytobiorcy, kierując się potrzebą zapewnienia zwrotu kosztów związanych z procesem udzielania kredytów preferencyjnych.

Niniejsze rozporządzenie ma na celu ustalenie jednolitych procedur i terminów wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego dla BGK w celu ustalenia i przyjęcia jednolitych i stałych zasad w tym zakresie. Ponadto niniejsze rozporządzenie określając stawkę prowizji ma na celu zapewnienie stabilnych warunków finansowych udzielanych kredytów, a wyznaczając poziom współczynnika prowizji będzie determinowało poziom wynagrodzenia dla BGK z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej

W § 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia określono terminy pobierania przez BGK wynagrodzenia prowizyjnego uwzględniając odpowiedni czas na ustalenie ich wysokości przez BGK. W ust. 2 w § 2 niniejszego rozporządzenia, wskazano że wynagrodzenie będzie pobierane ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

W § 3 niniejszego rozporządzenia ustalono wysokość współczynnika prowizji, niezbędnego do ustalenia wynagrodzenia prowizyjnego dla BGK na maksymalnie dopuszczalnym ustawowo, poziomie, tj. 1,06. Przyjęta wysokość ustalona na dotychczasowym poziomie zapewnia zwrot kosztów BGK ponoszonych z tytułu obsługi a jednocześnie prowadzi do sprawnej obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

W § 4 niniejszego rozporządzenia ustalono wysokość prowizji w wysokości 1%. Przedmiotową stawkę należy uznać za odpowiednią, tj. odpowiednio niskim poziomie dla kredytobiorców, by zachęcić ich do występowania o kredyt preferencyjny.

W § 5 niniejszego rozporządzenia określono termin wejścia w życie tego aktu prawnego, który ma zapewnić odpowiedni okres *vacatio legis*. Krótki okres *vacatio legis* – 14 dni – został wyznaczony w celu zapewnienia w krótkim czasie harmonizacji przepisów ustawy FŻŚ i niniejszego rozporządzenia, przy jednoczesnej potrzebie pilnego wydania niniejszego rozporządzenia. Uwzględniając przy tym potrzebę dostosowania się do przedmiotowego rozporządzenia wyłącznie przez BGK nie ma zagrożenia opóźnienia we wdrożeniu przepisów niniejszego rozporządzenia.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie

z przepisami 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).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, 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).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców w zakresie ustalenia całkowitych kosztów uzyskania kredytu preferencyjnego, który ma zostać skierowany do armatorów.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wysokości prowizji i współczynnika prowizji, sposobu i terminów pobierania przez Bank Gospodarstwa Krajowego wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Żegluga Śródlądowej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej.</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Przemysław Żukowski – zastępca dyrektora, tel. 22 583 85 50, e-mail: Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 05.06.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe – art. 30 ust. 5 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żegluga Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ....</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej:</b></p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia .... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żegluga Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) utworzyła Fundusz Żegluga Śródlądowej. Działalność Banku Gospodarstwa Krajowego, zwanego dalej „BGK”, prowadzona na rzecz Funduszu generuje koszty i stanowi działalność usługową, za którą powinno przysługiwać odpowiednie wynagrodzenie. W celu jednoznacznego przesądzenia sposobu rozliczania BGK i Funduszu, m.in. w zakresie powstałych wydatków powstałych z tytułu obsługi ww. funduszy, zasadne jest ustalenie współczynnika prowizyjnego wpływającego na wysokość wynagrodzenia przysługującego Bankowi i sposobu jego zapłaty.

Podstawową formą wsparcia finansowego armatorów żegluga śródlądowej jest kredyt preferencyjny, który ma zostać udzielany na warunkach preferencyjnych dla armatorów przez BGK. Prowizja pobierana z tytułu udzielonego kredytu preferencyjnego stanowi przychód BGK. W związku z powyższym w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu zwrotu kosztów dla BGK z tytułu udzielanych kredytów preferencyjnych a z drugiej strony, zapewnienia najlepszych warunków finansowych dla armatorów zasadne jest przesądzenie ww. elementów w rozporządzeniu.

Sposób rozliczeń finansowych między BGK a Funduszem Żegluga Śródlądowej i terminy wypłaty wynagrodzenia należnego BGK w celu zapewnienia jednolitych zasad współpracy powinny zostać także ustalone w rozporządzeniu.

W związku z powyższym zachodzi konieczność wydania aktu prawnego regulujące kwestie dotyczące ww. wynagrodzenia, w tym ustalającego terminy jego poboru.

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

W celu ustalenia stałych zasad współpracy w zakresie trybu wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego BGK z tytułu obsługi Funduszu Żegluga Śródlądowej zasadne jest określenie istotnych elementów ww. trybu w rozporządzeniu. Określenie stałych warunków finansowych dotyczących udzielanych kredytów preferencyjnych, mających zachęcić armatorów do korzystania z tej formy wsparcia, wymaga ustalenia wysokości prowizji w rozporządzeniu.

Z uwagi na fakt, że działalność BGK prowadzona na rzecz Funduszu Żegluga Śródlądowej polega przede wszystkim na jego obsłudze zasadne wydaje się określenie współczynnika prowizyjnego, mającego wpływ na wysokość wynagrodzenia dla BGK.

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

Nie dotyczy.

<b>4. Podmioty, na które oddziałuje projekt</b>												
Grupa	Wielkość	Źródło danych										Oddziaływanie
BGK	1	Dane własne										Ustalenie wysokości wpływów z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz z tytułu udzielanych kredytów na podstawie szczegółowej regulacji rozporządzenia
Armatorzy żeglugi śródlądowej	ok. 500 przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Szacunek na podstawie danych MGMiŻŚ, danych z Głównego Urzędu Statystycznego										Zapewnienie preferencyjnych warunków udzielanych kredytów preferencyjnych przeznaczonych na zakup, modernizację lub remont statku
Fundusz Żeglugi Śródlądowej	1	Dane własne										Konieczność zapłaty wynagrodzenia na warunkach określonych w rozporządzeniu.
<b>5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji</b>												
Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.												
Projekt rozporządzenia zostanie zaopiniowany przez:												
1) Bank Gospodarstwa Krajowego;												
2) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;												
3) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.												
Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.												
<b>6. Wpływ na sektor finansów publicznych</b>												
(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody 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>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	Nie dotyczy.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.
--	--------------

**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 - Bank Gospodarstwa Krajowego	0,05	0,05	0,8	0,8	0,8	0,9	0,83
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw - wypłaty przedsiębiorcom z tytułu kredytów preferencyjnych	5,1	5,1	7,7	7,7	7,7	8,8	82,80
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw wydatki dla armatorów z tytułu spłaty kredytów	-0,36	-1,03	-1,90	-2,92	-4,93	-7,86	-50,45
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw z tytułu prowizji BGK od udzielonych kredytów	-0,05	-0,05	-0,8	-0,8	-0,8	-0,9	-0,83
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
	W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p><b>Prowizja</b> Prowizja z tytułu udzielenia kredytu to środki należne BGK od armatora, któremu udzielony został kredyt preferencyjny (wysokość tej prowizji zostanie ustalona w rozporządzeniu wydanym na podstawie projektowanej ustawy, szacuje się że będzie to 1% kwoty kredytu). Prowizja z tytułu udzielonych kredytów będzie wzrastała proporcjonalnie do wzrostu akcji kredytowej oraz została wykazana dla zwiększonej akcji kredytowej wynikającej z projektu ustawy.</p> <p><b>Kredyty preferencyjne</b> Szacuje się, na podstawie danych za 2016 rok, że wartość 1 kredytu to ok. 700 tys. zł. Dotychczas rocznie udzielano średnio ok. 4 kredytów preferencyjnych. W sumie roczna oszacowana wartość kredytów udzielonych w świetle obowiązujących przepisów wynosi 2,8 mln zł. Regulacje projektu ustawy powinny wpłynąć na wzrost wartości (liczby) udzielonych kredytów szacowany na poziomie dodatkowo 5,1 mln zł (lata 0–1 po wejściu w życie ustawy), 7,7 mln zł (lata 2–7 po wejściu w życie ustawy), 8,8 mln zł (lata 8-10 po wejściu w życie ustawy). Określenie szacowanego wzrostu wartości przyznanych kredytów stanowi różnicę pomiędzy obecną łączną wartością udzielonych kredytów (lata 0–10), w świetle przepisów obowiązującej ustawy, a szacowaną łączną wartością (lata 0-10) udzielonych kredytów po wejściu w życie przepisów projektu ustawy (113,6 mln zł – 30,8 mln zł = 82,80 mln zł).</p>
--	---

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w 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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Nie dotyczy.		
<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	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie dotyczy.		
<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 wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej  
do Funduszu Rezerwowego oraz szczegółowego trybu dokonywania wypłat z Funduszu  
Rezerwowego na ulepszenia strukturalne**

Na podstawie art. 37 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego, w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej;
- 2) szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne, o których mowa w rozporządzeniu Rady (WE) NR 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 90 z 02.04.1999 r., str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.

**§ 2.** Określa się wysokości stawek jednostkowych do obliczania składek specjalnych wpłacanych przez armatorów do Funduszu Rezerwowego:

- 1) statki do przewozu ładunków stałych:
  - a) barki motorowe:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton
    - 0,55 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 650 ton

---

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 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).

- 0,75 euro za tonę,
  - barki o nośności większej niż 650 ton
    - 0,80 euro za tonę,
  - b) barki pchane lub holowane:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton
      - 0,40 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 650 ton
      - 0,50 euro za tonę,
    - barki o nośności większej niż 650 ton
      - 0,60 euro za tonę;
- 2) zbiornikowce:
- a) barki motorowe:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton
      - 1,70 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 650 ton
      - 2,30 euro za tonę,
    - barki o nośności większej niż 650 ton
      - 2,40 euro za tonę,
  - b) barki pchane lub holowane:
    - barki o nośności mniejszej niż 450 ton
      - 0,85 euro za tonę,
    - barki o nośności od 450 ton do 650 ton
      - 1,15 euro za tonę,
    - barki o nośności większej niż 650 ton
      - 1,20 euro za tonę;
- 3) pchacze lub holowniki:
- a) pchacze lub holowniki o mocy napędowej mniejszej niż 300 kW – 0,28 euro za kW,
  - b) pchacze lub holowniki o mocy napędowej większej niż 300 kW – 0,40 euro za kW.

§ 3. 1. Wypłaty na ulepszenia strukturalne ze środków Funduszu Rezerwowego, o których mowa w art. 6 rozporządzenia 718/1999 dokonuje się na wniosek armatora.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, armator składa do Banku Gospodarstwa Krajowego.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje wypłaty ze środków Funduszu Rezerwowego w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku.

4. W zakresie nieuregulowanym niniejszym rozporządzeniem stosuje się przepisy rozporządzenia 718/1999 .

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

**MINISTER GOSPODARKI  
MORSKIEJ I ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ**



## UZASADNIENIE

Projekt niniejszego rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia określonego w 37 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...). Zgodnie z ww. przepisem minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, określi w drodze rozporządzenia: 1) wysokość stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego (zróżnicowane w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej) oraz 2) szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne, o których mowa w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999 r., str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.

Niniejsze rozporządzenie ma na celu określenie wysokości stawek jednostkowych niezbędnych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego, w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej. Dodatkowo w celu usprawnienia postępowania i jednoznacznego ustalenia procedur tego postępowania w zakresie wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego rozporządzenie określa szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego.

Niniejsze rozporządzenie określa jednostkowe stawki służące do obliczenia składki specjalnej oraz podstawowe elementy niezbędne do uzyskania, przez armatorów, wypłaty ze środków Funduszu Rezerwowego w przypadkach, o których mowa w art. 6 rozporządzenia 718/1999.

**W § 2 niniejszego rozporządzenia** określono stawki jednostkowe, na podstawie których obliczana jest składka specjalna określona w przepisach rozporządzenia 718/1999. Obowiązek wpłaty składki specjalnej powstaje z dniem uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego, który w myśl rozporządzenia 718/1999 stanowi mechanizm rezerwowy. Mechanizm ten służy do regulowania zdolności podażowej floty w przypadku wystąpienia silnych zakłóceń na rynku. Regulacja ta polega przede wszystkim na wpłacaniu na rachunek Funduszu Rezerwowego składek specjalnych za wprowadzenie na rynek nowych jednostek żeglugi śródlądowej. Wysokość stawek jednostkowych została utrzymana na poziomie dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 maja 2003 r. w sprawie wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej oraz trybu wypłat z Funduszu Rezerwowego (Dz. U. poz. 990) i uwzględnia maksymalne stawki określone w rozporządzeniu Komisji (WE) Nr 181/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. ustanawiające pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej, w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 56 29.02.2008, str. 8).

Rozporządzenie 718/1999 określa przypadki, w których udziela się wypłat z Funduszu Rezerwowego, do których należą:

- 1) premie za złomowanie statków żeglugi śródlądowej uruchamiane w wypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugowym (ulepszenia strukturalne);

- 2) środki socjalne, doszkalające i podnoszące umiejętności zawodowe dla armatorów i członków załogi statku oraz środki wspierające dostosowanie statków do postępu technicznego, uruchamiane na jednomyślne żądanie organizacji reprezentujących transport wodny śródlądowy.

Mając na uwadze, że w przypadku premii za złomowanie rozporządzenie 718/1999 określa podstawowe zasady na jakich wypłacana jest premia dla armatorów (właścicieli statków) zachodzi konieczność opracowania podstawowych zasad wypłacania premii ze środków Funduszu Rezerwowego, utworzonego na podstawie ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym W związku z powyższym w **§ 3 niniejszego rozporządzenia** ustanowiono podstawie zasady postępowania w przypadku wypłaty z Funduszu Rezerwowego premii za złomowanie statków. **§ 3 ust. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia** określa, że wypłata premii następuje na podstawie wniosku armatora złożonego do Banku Gospodarstwa Krajowego.

Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje wypłaty w terminie 7 dni do daty złożenia wniosku (**§ 3 ust. 3 niniejszego rozporządzenia**).

W **§ 3 ust. 4 niniejszego rozporządzenia** określono, że w przypadkach nieuregulowanych tym projektem zastosowanie mają przepisy rozporządzenia 718/1999, w szczególności w zakresie szczegółowych wymagań i warunków otrzymania premii za złomowanie.

Należy podkreślić, że rozporządzenie określa jedynie podstawowe warunki uzyskania wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi, dokonywanej w postaci wypłaty premii za złomowanie. W przedmiotowej sprawie należy zaznaczyć, że wymienione w art. 8 rozporządzenia 718/1999 kategorie wydatków odnoszą się do środków Funduszu Rezerwowego finansowanych ze składek specjalnych. Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej obecnie nie istnieje obowiązek wpłaty składek specjalnych. W związku z tym polski Fundusz Rezerwowy nie posiada żadnych zgromadzonych środków, z których można by dokonać przedmiotowych wypłat. Jednocześnie warto zaznaczyć, że ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej powołanego w drodze ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym finansowane są zadania powiązane z tymi wskazanymi w art. 8 rozporządzenia 718/1999.

W **§ 4 niniejszego rozporządzenia** określono termin wejścia w życie tego aktu prawnego, który ma zapewnić odpowiedni okres *vacatio legis*. Z uwagi na fakt, że obecnie nie występuje potrzeba utworzenia Funduszu Rezerwowego okres 14 dni na wejście w życie niniejszego rozporządzenia należy uznać za wystarczający.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie

z przepisami 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).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, 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).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. W przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej armatorzy, działających w sektorze mikro i małych przedsiębiorców, którzy są jednocześnie armatorami, będą zobowiązani do wpłaty składek specjalnych na Fundusz Rezerwowy, zgodnie z zasadą „stary za nowy” określoną w rozporządzeniu 718/1999 oraz będą mogli ubiegać się o otrzymanie premii za złomowanie statku na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz rozporządzeniu 718/1999.

Jednak aktualne prognozy gospodarczych dla sektora transportu wodnego śródlądowego nie identyfikują ryzyka, wystąpienia najbliższych lat poważnych zakłóceń na rynku, tym samym nie przewiduje się potrzeby uruchomienia rozwiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu. W związku z powyższym aktualnie wpływ niniejszego rozporządzenia na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców należy uznać za znikomy.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego oraz szczegółowego trybu dokonywania wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne</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> Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Przemysław Żukowski – Zastępca Dyrektora, tel. 22 583 85 50, e-mail: <a href="mailto:Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl">Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 04.06.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe – art. 37 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) (dalej „ustawa”) przewiduje możliwość utworzenia Funduszu Rezerwowego w przypadkach określonych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 90 z 02.04.1999 r., str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.

Utworzenie Funduszu Rezerwowego wiąże się z powstaniem:

- 1) obowiązku wnoszenia opłaty składki specjalnej przez armatorów na rachunek Funduszu Rezerwowego;
- 2) możliwości uzyskania wypłaty ze środków Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne w formie premii za złomowanie oraz na restrukturyzację branżową pracowników sektora i dostosowanie statków do postępu technologicznego.

W związku z powyższym zachodzi konieczność określenia wysokości składki specjalnej oraz podstawowych warunków wypłaty środków z Funduszu Rezerwowego.

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

Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 181/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. ustanawiające pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej, w celu wspierania żeglugi śródlądowej określa maksymalne wysokości składek specjalnych i podstawowe zasady ich naliczania.

W związku z powyższym w celu określenia wysokości składki specjalnej należy wydać rozporządzenie określające jednostkowe stawki, na podstawie których zostaną wyliczone składki specjalne za każdy nowy statek wprowadzany na europejski rynek transportu wodnego śródlądowego.

Jednocześnie rozporządzenie 718/1999 określa podstawowe zasady wypłaty środków finansowych, w postaci premii za złomowanie, z Funduszu Rezerwowego w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugowym. W związku z powyższym w celu zapewnienia wykonania ww. przepisów oraz określenia sposobu funkcjonowania Funduszu Rezerwowego zachodzi konieczność opracowania rozporządzenia regulującego szczegółowe kwestie sposobu postępowania w wypadku wypłaty armatorom premii za złomowanie.

Mając na uwadze, że pozostałe kategorie wypłat z Funduszu Rezerwowego obecnie nie są możliwe do realizacji, nie zachodzi konieczność ich precyzyjnego określenia w niniejszym rozporządzeniu.



Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.

### 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 2018 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
	Rada Żeglugi Śródlądowej	0	0	0	0	0	0	0
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	<p>Podkreślenia wymaga, że Funduszu Rezerwowy zostanie uruchomiony na podstawie decyzji Komisji Europejskiej w przypadku powstania poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej. Z analizy danych dotyczących statystyki przewozu ładunków transportem wodnym śródlądowy wynika, że w obecnie sytuacja na rynku przewozów jest stabilna, z tendencją wzrostową. W związku z powyższym Komisja Europejska nie wystosowała dotychczas żadnego komunikatu o możliwości wystąpienia poważnych zakłóceń w sektorze żeglugi śródlądowej.</p> <p>W związku z powyższym nie przewiduje się ich wystąpienia w ciągu 10 lat od dnia wejścia w życie projektu, tym samym projekt rozporządzenia, ze względu na fakt, że Funduszu Rezerwowy nie zostanie uruchomiony, nie implikuje nowych obowiązków dla armatorów żeglugi śródlądowej.</p>
--	---

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w 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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.	

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

<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	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie dotyczy.		
<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 wysokości współczynnika prowizji, sposobu i terminów pobierania przez**  
**Bank Gospodarstwa Krajowego wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi**  
**Funduszu Rezerwowego**

Na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i terminy pobierania przez Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „BGK”, wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego;
- 2) wysokość współczynnika prowizji, o którym mowa w art. 42 ust. 2 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

**§ 2.** 1. BGK pobiera wynagrodzenie prowizyjne w okresach miesięcznych, do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy rozliczenie.

2. BGK pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego ze środków Funduszu Rezerwowego.

**§ 3.** Ustala się wysokość współczynnika prowizji na poziomie 1,06.

---

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 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).



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

**MINISTER GOSPODARKI  
MORSKIEJ I ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ**

## UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 42 ust. 4 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą FŻŚ”. Zgodnie ze wskazanymi przepisami minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, mając na względzie potrzebę zapewnienia sprawnej i terminowej obsługi Funduszu Rezerwowego oraz właściwą organizację i sposób gospodarowania środkami tego funduszu, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość współczynnika prowizji, o którym mowa w art. 42 ust. 2 ww. ustawy, oraz sposób i terminy pobierania przez Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „BGK”, wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego.

Niniejsze rozporządzenie ma na celu ustalenie jednolitych procedur i terminów wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego dla BGK w celu ustalenia i przyjęcia jednolitych i stałych zasad w tym zakresie. Ponadto niniejsze rozporządzenie określając poziom współczynnika prowizji będzie determinowało poziom wynagrodzenia dla BGK z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego.

**W § 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia** określono terminy pobierania przez BGK wynagrodzenia prowizyjnego uwzględniając odpowiedni czas na ustalenie ich wysokości przez BGK. W ust. 2 w § 2 niniejszego rozporządzenia, wskazano że wynagrodzenie będzie pobierane ze środków Funduszu Rezerwowego.

**W § 3 niniejszego rozporządzenia** ustalono wysokość współczynnika prowizji, niezbędnego do ustalenia wynagrodzenia prowizyjnego dla BGK na maksymalnie dopuszczalnym ustawowo, poziomie, tj. 1,06. Przyjęta wysokość ustalona na dotychczasowym poziomie zapewnia zwrot kosztów BGK ponoszonych z tytułu obsługi a jednocześnie prowadzi do sprawnej obsługi Funduszu Rezerwowego.

**W § 4 niniejszego rozporządzenia** określono termin wejścia w życie tego aktu prawnego, który ma zapewnić odpowiedni okres vacatio legis. Krótki okres vacatio legis – 14 dni – został wyznaczony w celu zapewnienia w krótkim czasie harmonizacji przepisów ustawy FŻŚ i niniejszego rozporządzenia, przy jednoczesnej potrzebie pilnego wydania niniejszego rozporządzenia.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie

z przepisami 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).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wysokości współczynnika prowizji, sposobu i terminów pobierania przez Bank Gospodarstwa Krajowego wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego</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> Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Przemysław Żukowski – zastępca dyrektora, tel. 22 583 85 50, e-mail: Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 05.06.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe – art. 42 ust. 4 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...).</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ... utworzyła Fundusz Rezerwowy, którego obsługę ma zapewnić Bank Gospodarstwa Krajowego, zwanego dalej „BGK”, w przypadku uruchomienia mechanizmu tego funduszu . Działalność BGK prowadzona na rzecz Funduszu Rezerwowego generuje koszty i stanowi działalność usługową, za którą powinno przysługiwać odpowiednie wynagrodzenie. W celu jednoznacznego przesądzenia sposobu rozliczania BGK i Funduszu Rezerwowego, m.in. w zakresie powstałych wydatków powstałych z tytułu obsługi ww. funduszy, zasadne jest ustalenie współczynnika prowizyjnego wpływającego na wysokość wynagrodzenia przysługującego BGK i sposobu jego poboru przez BGK.

Sposób prowadzenia rozliczeń finansowych między BGK a Funduszem Rezerwowym i terminy wypłaty wynagrodzenia należnego BGK w celu zapewnienia jednolitych zasad współpracy powinny zostać także ustalone w rozporządzeniu.

W związku z powyższym zachodzi konieczność wydania aktu prawnego regulujące kwestie dotyczące ww. wynagrodzenia, w tym ustalającego terminy jego zapłaty.

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

W celu ustalenia stałych zasad współpracy w zakresie trybu wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego BGK z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego zasadne jest określenie istotnych elementów ww. trybu w rozporządzeniu.

Z uwagi na fakt, że działalność BGK prowadzona na rzecz Funduszu Rezerwowego polega przede wszystkim na jego obsłudze zasadne wydaje się określenie współczynnika prowizyjnego, mającego wpływ na wysokość wynagrodzenia dla BGK z ww. tytułu przy uwzględnieniu faktycznych kosztów ponoszonych przez BGK w tym zakresie.

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

Nie dotyczy.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
BGK	1	Dane własne	Ustalenie wysokości wpływów z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego na podstawie szczegółowej regulacji rozporządzenia

Funduszu Rezerwow	1	Dane własne	Konieczność zapłaty wynagrodzenia na warunkach określonych w rozporządzeniu.
-------------------	---	-------------	--

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

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie zaopiniowany przez:

- 1) Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 2) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 3) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody 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>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	Nie dotyczy.
---------------------	--------------

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.
--	--------------

### 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	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	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	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W najbliższych latach nie przewiduje się wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej. W związku z powyższym nie zakłada się uruchomienia Funduszu Rezerwowego a w konsekwencji zwiększenia wynagrodzenia prowizyjnego BGK z tego tytułu.
--	--

**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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

**9. Wpływ na rynek pracy**

Nie dotyczy.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<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	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.
------------------	--

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.

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

Nie dotyczy.

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

Brak.

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

z dnia

**w sprawie nadania regulaminu Radzie Żeglugi Śródlądowej**

Na podstawie art. 44 ust. 5 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

1. Radzie Żeglugi Śródlądowej nadaje się regulamin, stanowiący załącznik do zarządzenia.
2. Zarządzenie wchodzi z życiem z dniem ogłoszenia.

**MINISTER**  
**GOSPODARKI MORSKIEJ**  
**I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

---

1) Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 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).



Załącznik  
do zarządzenia nr .....  
Ministra Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej  
z dnia ... (poz. ...)

## **REGULAMIN RADY ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ z dnia ...**

Na podstawie art. 44 ust. 5 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) ustala się regulamin.

### **§ 1.**

Regulamin określa organizację i tryb działania Rady Żeglugi Śródlądowej, zwanej dalej „Radą”, jako organu opiniotwórczo - doradczego ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

### **§ 2.**

Skład Rady określa art. 47 ust. 1 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...).

### **§ 3.**

Na posiedzenia Rady z własnej inicjatywy lub na wniosek członka Rady, Przewodniczący Rady może zapraszać:

- 1) przedstawiciele terenowych organów administracji rządowej lub samorządu terytorialnego województwa,
- 2) przedstawiciele zainteresowanych organizacji społecznych,
- 3) inne osoby, których wiedza i doświadczenie będą pomocne w trakcie obrad Rady.

### **§ 4.**

1. Członkowie Rady są zobowiązani do osobistego uczestnictwa w posiedzeniach.
2. Zastępstwo członka Rady może nastąpić wyłącznie w uzasadnionych przypadkach, po udzieleniu pisemnego upoważnienia do reprezentowania członka Rady oraz uczestnictwa w głosowaniu.
3. O udzielonym pisemnym upoważnieniu należy niezwłocznie poinformować Sekretarza Rady.

### **§ 5.**

1. Pracami Rady kieruje jej przewodniczący, powoływany przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej a w razie nieobecności przewodniczącego – jego zastępca.
2. Zastępcę przewodniczącego wyznaczają ze swego grona członkowie Rady.

3. W przypadku nieobecności przewodniczącego Rady jego kompetencje przejmuje Zastępca przewodniczącego Rady.
4. Sekretarzem Rady jest pracownik Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

#### § 6.

Do zadań **Przewodniczącego Rady** należy w szczególności:

- 1) zwoływanie posiedzeń Rady;
- 2) przewodniczenie posiedzeniom Rady lub wyznaczanie przewodniczącego posiedzenia;
- 3) planowanie i organizowanie pracy Rady;
- 4) informowanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o rozpatrywanych problemach i podejmowanych uchwałach;
- 5) reprezentowanie Rady na zewnątrz;
- 6) informowanie Sekretarza Rady i Zastępcy przewodniczącego o planowanej nieobecności, braku możliwości pełnienia funkcji i jej okresie;
- 7) przedstawienie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej, rocznego sprawozdania z działalności Rady;
- 8) Przewodniczący w przypadku braku wyłączenia się od głosowania członka Rady w sytuacji o której mowa w § 11 ust. 6 może uznać jego głos za nieważny do zakończenia głosowania w danej sprawie.

#### § 7.

Do zadań **sekretarza Rady** należy w szczególności:

- 1) przygotowywanie projektu planu pracy Rady;
- 2) opracowywanie projektu porządku posiedzeń Rady;
- 3) przygotowywanie i dostarczanie członkom Rady niezbędnych materiałów i dokumentów w formie elektronicznej, a na zgłoszenie w formie papierowej;
- 4) zapewnienie protokołowania posiedzeń Rady;
- 5) wykonywanie czynności organizacyjno-technicznych;
- 6) zawiadamianie o posiedzeniach Rady oraz dostarczanie niezbędnych materiałów na co najmniej 7 dni przed terminem posiedzenia, a w pilnych przypadkach – niezwłocznie;
- 7) sporządzanie protokołów z posiedzeń Rady;
- 8) wykonywanie innych czynności zleconych przez przewodniczącego Rady lub ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

#### § 8.

Do zadań **Członków Rady** należy, w szczególności:

- 1) czynny udział w posiedzeniach Rady;
- 2) informowanie Przewodniczącego Rady za pośrednictwem sekretarza Rady o planowanej nieobecności w posiedzeniu Rady;
- 3) informowanie Przewodniczącego Rady za pośrednictwem sekretarza Rady o osobie, która została upoważniona do zastępowania w przypadku planowanej nieobecności w posiedzeniu Rady;
- 4) wykonywanie zadań związanych z działalnością Rady, które zostały zaproponowane przez Przewodniczącego Rady;
- 5) zawiadamianie Przewodniczącego przed głosowaniem o przypadku o którym mowa w § 11 ust. 6.

## § 9.

1. Rada działa na posiedzeniach lub w trybie obiegowym.
2. Rada wykonuje zadania, określone w ustawie z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, w trybie obiegowym, chyba że w tym celu zostanie zwołane przez Przewodniczącego posiedzenie.
3. Posiedzenia są zwoływane przez przewodniczącego Rady w zależności od potrzeb, przy czym co najmniej raz w roku, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. W przypadku złożenia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wniosku o zaopiniowanie określonej sprawy, Przewodniczący Rady zwołuje posiedzenie Rady w celu rozpatrzenia wniosku, wyznaczając termin posiedzenia Rady na dzień przypadający w ciągu 30 dni od dnia złożenia wniosku.
5. Posiedzenia mogą być zwoływane także na wniosek ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej lub jednego z członków Rady.
6. Rada rozpatruje i wydaje opinie co do wniosku armatora w ciągu 15 dni od dnia wpłynięcia wniosku do Rady.
7. Rada rozpatruje i wydaje opinie co do projektu planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego do dnia 1 lipca roku poprzedzającego rok, na który plan jest opracowywany.
8. Tryb obiegowy jest prowadzony w formie elektronicznej.

## § 10.

Rada opiniuje wnioski armatorów żeglugi śródlądowej, o których mowa w przepisach ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym oraz podejmuje uchwały, które podpisuje przewodniczący Rady.

## § 11.

1. Uchwały Rady, w tym w przedmiocie wydania opinii, są podejmowane zwykłą większością głosów, jeżeli liczba osób uprawnionych do głosowania, która wzięła w nim udział była co najmniej równa połowie liczby osób uprawnionych do głosowania w posiedzeniu Rady. W przypadku równej liczby głosów „za” i „przeciw”, decyduje głos Przewodniczącego, a w przypadku jego nieobecności - Zastępcy Przewodniczącego.
2. Członkowie Rady mogą głosować w sposób następujący: „za”, „przeciw”, „wstrzymuję się”.
3. W przypadku głosowania w trybie obiegowym Przewodniczący, a w przypadku jego nieobecności Zastępca Przewodniczącego, może uznać brak oddania głosu przez Członka Rady, po 2-krotnym, bezskutecznym kontakcie z danym członkiem, za wyrażenie pozytywnej opinii o przedłożonym wniosku.
4. Głosowanie dla trybu obiegowego przyjmuje pisemną formę wypowiedzi oraz odbywa się w sposób jawny i przejrzysty.
5. W przypadku braku udziału Członka Rady w dwóch kolejnych, nieusprawiedliwionych posiedzeniach Rady lub braku udziału w głosowaniu w trybie obiegowym dwóch następujących po sobie głosowaniach Przewodniczący, a w przypadku jego nieobecności Zastępca Przewodniczącego, może poinformować o tym fakcie podmiot, który wystąpił o powołanie danego członka do Rady oraz wystąpić z prośbą o wszczęcie procedury odwołania tego członka oraz wyznaczenie nowego członka Rady.

6. Jeżeli przedmiotem głosowania na posiedzeniu lub w trybie obiegowym jest sprawa dotycząca bezpośrednio interesu majątkowego członka Rady jest on obowiązany wyłączyć się z głosowania nad tą sprawą.

#### **§ 12.**

Rozpatrywanie spraw następuje z zachowaniem obowiązujących przepisów.

#### **§ 13.**

1. Po każdym posiedzeniu Rady sporządzany jest protokół, który obejmuje takie elementy jak: porządek obrad, lista imienna uczestników obrad, treść uchwał przyjętych przez Radę oraz przyjęte na nim ustalenia.
2. Z posiedzenia Rady sporządza się protokół, który podpisuje Przewodniczący Rady, a w przypadku jego nieobecności Zastępca Przewodniczącego.
3. Protokół jest zatwierdzany przez Radę na następnym posiedzeniu.

#### **§ 14.**

1. Koszty funkcjonowania Rady ponoszone są na zasadach określonych w ustawie z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.
2. Przewodniczącemu Rady, Członkom Rady, Sekretarzowi Rady, a także osobom zaproszonym do udziału w posiedzeniach Rady za udział w posiedzeniach nie przysługuje wynagrodzenie.

#### **§ 15.**

Regulamin wchodzi w życie z dniem podjęcia uchwały.

Załącznik  
do Regulaminu  
Rady Żeglugi  
Śródlądowej

**OŚWIADCZENIE I DEKLARACJA CZŁONKA/ZASTĘPCY CZŁONKA RADY  
ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

Oświadczam, że zapoznałem/zapoznałam się z zadaniami członka Rady i z trybem pracy Rady Żeglugi Śródlądowej, określonym w regulaminie z dnia 19 kwietnia 2017 r.

Deklaruję gotowość do rzetelnej i bezstronnej realizacji zadań wynikających z udziału w Radzie Żeglugi Śródlądowej.

Zobowiązuję się do ujawnienia ewentualnego konfliktu interesów dotyczącego mojej osoby i wyłączenia się z podejmowania decyzji w zakresie, którego ten konflikt może dotyczyć, a także do zachowania poufności w sprawach wskazanych przez Przewodniczącego Rady Żeglugi Śródlądowej

Data, miejsce

Imię i nazwisko

Podpis

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

z dnia

**w sprawie szczegółowych warunków i trybu rozliczania wydatków poniesionych na  
przejazd członków Rady Żeglugi Śródlądowej w celu udziału w jej posiedzeniach**

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i tryb rozliczania wydatków poniesionych na przejazd członków Rady Żeglugi Śródlądowej w celu udziału w jej posiedzeniach.

§ 2. 1. Członkowi Rady przysługuje w celu udziału w posiedzeniach Rady zwrot kosztów przejazdu publicznym transportem zbiorowym odbywanej transportem kolejowym lub autobusowym na trasie od stałego miejsca pracy do miejsca posiedzenia Rady i z powrotem.

2. Zwrot kosztów przejazdu odbywanej transportem kolejowym przysługuje w wysokości ceny biletu drugiej klasy wraz z ceną biletu dodatkowego za zarezerwowane miejsce.

3. Zwrot kosztów przejazdu odbywanej transportem autobusowym przysługuje w wysokości ceny biletu.

4. Zwrot kosztów, o których mowa w ust. 2 i 3, następuje z uwzględnieniem posiadanych przez Członków Rady uprawnień, w tym wykupionych, do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym.

---

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 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).

5. Członkowi Rady w uzasadnionych przypadkach, po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, przysługuje zwrot kosztów przejazdu prywatnym samochodem, motocyklem lub motorowerem w celu udziału w posiedzeniach Rady.

6. Koszty, o których mowa w ust. 5, są zwracane w wysokości ustalonej na podstawie iloczynu przejechanych kilometrów i maksymalnej stawki za jeden kilometr przebiegu ustalonej dla danego pojazdu, określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58).

**§ 3.** 1. Zwrot kosztów przejazdu Członkom Rady następuje na podstawie pisemnego wniosku złożonego za pośrednictwem Sekretarza Rady do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

2. Do wniosku załącza się bilet autobusowy lub kolejowy – w przypadku przejazdu publicznym transportem zbiorowym odbywanym odpowiednio kolejowym lub autobusowym.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w celu zwrotu kosztów przejazdu Członkom Rady zleca dyspozycje przelewu do Banku Gospodarstwa Krajowego.

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

**MINISTER GOSPODARKI  
MORSKIEJ I ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ**

## UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 49 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą FŻŚ”. Zgodnie ze wskazanym przepisem minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb rozliczania wydatków poniesionych na przejazdy członków Rady Żeglugi Śródlądowej w celu udziału w jej posiedzeniach, biorąc pod uwagę racjonalność ponoszonych kosztów przejazdu.

Należy wskazać, że zgodnie z art. 48 ust. 1 pkt 1 ustawy FŻŚ przejazdy członków Rady Żeglugi Śródlądowej stanowią wydatki związane z funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej, które są finansowane ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

Niniejsze rozporządzenie ma na celu zapewnić sprawne funkcjonowanie Rady Żeglugi Śródlądowej przez określenie jednolitych procedur i zasad rozliczania wydatków członków Rady ponoszonych na przejazdy. Ponadto niniejsze rozporządzenie wprowadza zasady zwrotu kosztów, które mają zapewnić racjonalne wydatkowanie środków publicznych, zgodnie z zasadą gospodarności.

**W § 2 ust. 1–6 niniejszego rozporządzenia** zostały określone warunki i zakres zwrotu kosztów przejazdu członków Rady Żeglugi Śródlądowej. Zgodnie z ww. przepisami zwrot kosztów przysługuje za przejazd ze stałego miejsca prac do miejsca posiedzenie Rady i z powrotem z wykorzystaniem publicznego transportu zbiorowego tj. transportu kolejowego lub drogowego. Ograniczenie, co do zasady, zwrotu kosztów wyłącznie do publicznego transportu zbiorowego ma na celu racjonalne wykorzystanie środków publicznych.

W przypadku przejazdu transportem kolejowym zwrot kosztów obejmuje cenę biletu II klasy wraz z opłatą dodatkową za rezerwację miejsca. W przypadku transportu autobusowego zwrot kosztów obejmuje całkowitą cenę biletu autobusowego. Mając na uwadze konieczność gospodarnego i racjonalnego zarządzania środkami Funduszu, zwrot kosztów obejmuje uprawnienia członków Rady do bezpłatnych i ulgowych przejazdów. Cenę biletu zwraca się w wysokości faktycznie poniesionych kosztów z uwzględnieniem przysługujących uprawnień.

**W § 2 ust. 5 i 6 niniejszego rozporządzenia** uwzględniono wyjątkowo możliwość zwrotu kosztów podróży prywatnym środkiem transportu, tj. samochodem, motocyklem lub motorowerem. Ubieganie się o zwrot, w przypadku podróży prywatnym środkiem transportu, możliwe jest tylko po uprzedniej zgodzie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Rozliczenie przedmiotowej podróży odbywa się na podstawie przepisów wydanych w oparciu o art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58).

Podstawowe wymogi formalne uzyskania zwrotu kosztów podróży, reguluje **§ 3 niniejszego rozporządzenia**. Członek Rady ubiegający się o zwrot kosztów składa, za pośrednictwem Sekretarza Rady, wniosek do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Sekretarz Rady dokonuje weryfikacji formalnej wniosku oraz przedstawia go ministrowi do zatwierdzenia. Zatwierdzony przez ministra wniosek przekazywany jest do Banku



Gospodarstwa Krajowego wraz z dyspozycją zwrotu kosztów na numer konta bankowego wskazany w tym wniosku.

W § 4 niniejszego rozporządzenia określono termin wejścia w życie tego aktu prawnego, który ma zapewnić odpowiedni okres *vacatio legis* dla Rady Żeglugi na przygotowanie do normatywnie określonego trybu rozliczania wydatków z tytułu posiedzeń i przejazdów z uwagi na fakt, że dotychczas członkom Rady Żeglugi Śródlądowej nie przysługiwało uprawnienia do zwrotu kosztów za przejazd w celu uczestnictwa w posiedzeniach tej rady. Krótki okres *vacatio legis* – 14 dni – został wyznaczony w celu zapewnienia w krótkim czasie harmonizacji przepisów ustawy FŻŚ i niniejszego rozporządzenia, przy jednoczesnej potrzebie pilnego wydania niniejszego rozporządzenia.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie

z przepisami 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).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, 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).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie szczegółowych warunków i trybu rozliczania wydatków poniesionych na przejazd członków Rady Żeglugi Śródlądowej w celu udziału w jej posiedzeniach</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> Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Przemysław Żukowski – zastępca dyrektora, tel. 22 583 85 50, e-mail: Przemyslaw.Zukowski@mgm.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 05.06.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe – art. 49 ustawy z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...).</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia ... o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. ...) (dalej „ustawa”) przewiduje powołanie Rady Żeglugi Śródlądowej, zwanej dalej „Radą”, które pełni funkcję organu opiniodawczo-doradczego. Tryb pracy Rady ustala regulamin nadany przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Mając na uwadze kompetencje Rady, określone w ustawie, należy uwzględnić konieczność ich realizacji przez Radę podczas posiedzeń Rady organizowanych w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Należy podkreślić, że również przejazd członków Rady, mających swoje miejsca zamieszkania i pracy poza siedzibą Rady, na posiedzenia Rady generuje dodatkowe koszty z tego tytułu.

W związku z powyższym zachodzi konieczność wydania aktu prawnego regulującego kwestie zwrotu kosztów przejazdu członków Rady.

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

W celu określenia szczegółowych warunków i trybu rozliczania kosztów poniesionych w celu przejazdu na posiedzenia Rady.

Z uwagi na fakt, że większość obowiązków Rady realizowana jest na rzecz Funduszu Żeglugi Śródlądowej, mając na celu gospodarne, celowe i efektywne gospodarowanie środkami Funduszu, zasadne wydaje się aby to ze środków ww. Funduszu refinansowane były wydatki Rady związane przejazdami członków Rady ujęte w przedmiotowym rozporządzeniu.

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

Nie dotyczy.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	Dane własne	Zwrot kosztów przejazdu członkom Rady (realizacja przelewów bankowych).
Fundusz Żeglugi Śródlądowej	1	Dane własne	Konieczność zwrotu kosztów przejazdu ze środków Funduszu
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	1	Dane własne	Zatwierdzenie wydatków związanych z funkcjonowaniem Rady, wydanie dyspozycji przelewu

			bankowego.
Członkowie Rady Żeglugi Śródlądowej	maksymalnie 13	Dane własne	Określenie warunków zwrotu kosztów przejazdu

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

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie zaopiniowany przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody 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>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	Nie dotyczy.
---------------------	--------------

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.
--	--

### 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 2019 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	
	Członkowie Rady Żeglugi Śródlądowej	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,12	
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	Przejazd członków Rady Żeglugi Śródlądowej będzie generował niewielkie koszty związane ze zwrotem kosztów za przejazdy na posiedzenia Rady. Z uwagi na fakt, że część członków Rady delegowana jest z instytucji centralnych mających siedzibę w Warszawie, w przypadku tych członków nie powstaną koszty. Szacuje się, że liczba członków Rady, którzy nie będą występowali o zwrot kosztów to 6 członków, w tym z uwagi na miejsce pracy w Warszawie. Przyjąć należy następującą kalkulację: 6 posiedzeń Rady w roku x 7 członków Rady x koszt biletu PKP (150 zł) x 2 strony podróży = 12.600 zł rocznie.	
<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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Nie dotyczy.		
<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	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie dotyczy.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		