



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-121-03

Druk nr 1872

Warszawa, 7 sierpnia 2003 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy - Prawo przewozowe
oraz ustawy o żegludze śródlądowej,**

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

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

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

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

Z wyrazami szacunku
wz.
Wiceprezes Rady Ministrów
(-) Marek Pol

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej

Art. 1. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112) po art. 9 dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Art. 9a. 1. W przypadku wystąpienia zakłóceń na rynku usług przewozowych w żegludze śródlądowej, w tym nadmiernej podaży usług przewozowych, minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić ograniczenia w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej, określając czas ich obowiązywania oraz zakres przedmiotowy lub terytorialny ich stosowania.

2. Ograniczenia w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej, o których mowa w ust. 1, mogą polegać na wprowadzeniu:

- 1) minimalnych stawek taryfowych,
- 2) limitów usług przewozowych i wysokości tych limitów,

- 3) rejestracji zgłoszeń gotowości świadczenia przewozu przez przewoźników,
- 4) rotacyjnego systemu czarterowania usług przewozowych przez przewoźników,
- 5) szczególnego sposobu ustalania kolejności zawierania umów przewozu."

Art. 2. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43, Nr 100, poz. 1085 oraz z 2002 r. Nr 199, poz. 1672) po art. 15 dodaje się art. 15a w brzmieniu:

„Art. 15a. 1. W przypadku wprowadzenia ograniczeń w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej na podstawie art. 9a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. –Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z 2001 r. Nr 125, p o z . 1 3 7 1 o r a z z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112) minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, ustanowić na czas określony ograniczenia w wydawaniu pozwoleń na przewóz lub w korzystaniu z wydanych pozwoleń.

2. Rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, powinno określać rodzaje pozwoleń podlegających ograniczeniu oraz zakres ograniczeń pod względem drogi wodnej, portów lub określonego ładunku oraz sposobu korzystania z pozwoleń w zależności od ograniczeń wprowadzonych na podstawie art. 9a ustawy – Prawo przewozowe.
3. Przepisy art. 9 ust. 2 pkt 7 i 8 oraz art. 10 ust. 5,

odnoszące się do kontroli dokumentów przewozowych, zgodności przewożonego ładunku z tymi dokumentami, kontroli obcych statków w zakresie zgodności wykonywanych przewozów z postanowieniami umów międzynarodowych oraz pozwoleń na te przewozy, jak również wykonywania zadań służbowych przez inspektorów, stosuje się odpowiednio do kontroli przestrzegania ograniczeń wprowadzonych w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej, o których mowa w ust. 1 i 2.

4. Organami właściwymi do administrowania ograniczeniami w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej są dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej."

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.

UZASADNIENIE

Wstęp

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej został przygotowany stosownie do poz. 145 „Ramowego planu pracy Rady Ministrów w 2003 r.”.

Celem projektowanych zmian ustawowych jest dostosowanie przepisów prawa polskiego w zakresie transportu wodnego śródlądowego do prawa Unii Europejskiej. Prezentowany projekt nowelizacji ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej polega na uzupełnieniu przepisów tych ustaw o unormowania wynikające z D y r e k t y w y R a d y U n i i E u r o p e j s k i e j nr 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie. Zakres przedmiotowy ustawy ograniczono z tego względu wyłącznie do usług przewozu rzeczy świadczonych w żegludze śródlądowej.

Powołana Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie UE zobowiązanie do wydania przepisów niezbędnych do wprowadzenia postanowień w zakresie regulacji rynku usług transportu wodnego śródlądowego. Ma to też związek z postanowieniami art. 7 i 8 Dyrektywy nakładającymi, na wniosek państwa członkowskiego, na Komisję Europejską obowiązek podjęcia w ciągu 3 miesięcy odpowiednich przedsięwzięć mających na celu unormowanie sytuacji ekonomicznej na rynku usług transportu wodnego śródlądowego. Okres obowiązywania tych przedsięwzięć kończy się z chwilą stabilizacji sytuacji na rynku.

Przedmiotem unormowań Dyrektywy nr 96/75/WE jest umożliwienie podjęcia przez państwo członkowskie działań interwencyjnych na krajowym rynku usług żeglugi śródlądowej, w razie wystąpienia na nim poważnych zakłóceń. Zakłócenia te mogą

wystąpić w formie ukształtowania się nadmiernej nadwyżki podaży usług transportu wodnego śródlądowego lub innych niekorzystnych okoliczności, które mogłyby zagrozić funkcjonowaniu przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej zajmujących się przewozem towarów.

Zgodnie z Dyrektywą nr 96/75/WE, aby temu zapobiec, na podstawie decyzji Komisji Europejskiej, właściwy organ państwa członkowskiego może w okresie przejściowym wprowadzić określone środki ograniczające swobodę kształtowania cen na usługi przewozowe żeglugi śródlądowej oraz w zawieraniu umów na przewóz ładunków żeglugą śródlądową. W szczególności może być to możliwość zastosowania rotacyjnego systemu czarterowania usług przewozowych, czyli swego rodzaju systemu kolejności, w którym usługi przewozowe mogą być świadczone przez przewoźników po z góry określonych cenach i w kolejności wynikającej z prowadzonej rejestracji.

Polska po wejściu do UE będzie, z jednej strony, zobowiązana do realizacji decyzji w zakresie regulacji rynku usług żeglugi śródlądowej podjętej na szczeblu Wspólnoty, z drugiej zaś, będzie mogła wnioskować do Komisji Europejskiej o podjęcie podobnej decyzji, w przypadku powstania zakłóceń na rynku usług żeglugi śródlądowej w Polsce.

Obecny stan prawa krajowego w zakresie świadczenia usług żeglugi śródlądowej

Obowiązujący w Polsce system prawny nie zawiera obecnie tego rodzaju unormowań. Konieczność harmonizacji z prawem europejskim wymaga zatem ustanowienia odpowiednich regulacji prawnych pozwalających na administrowanie i reglamentowanie rynku usług przewozowych świadczonych przez żeglugę śródlądową na zasadach i w okolicznościach określonych w powołanej Dyrektywie nr 96/75/WE.

Problematyka świadczenia usług przewozowych przez transport lądowy (transport kolejowy, drogowy i wodny śródlądowy) w Polsce podlega jednolitym unormowaniom zawartym w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50 poz. 601, z 2001 r. Nr 125 poz. 1371, z 2002 r. Nr 113 poz. 984 i Nr 130 poz. 1112). Zgodnie z art. 1 Prawa przewozowego, znajduje ono zastosowanie do wszelkich

przewozów, z wyjątkiem morskich i lotniczych, wykonywanych w komunikacji krajowej i międzynarodowej, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej. Prawo Przewozowe obejmuje zatem także przewozy w żegludze śródlądowej.

W zakresie żeglugi śródlądowej obowiązują przepisy ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43, Nr 100, poz. 1085, z 2002 r. Nr 199, poz. 1672). W art. 9 są uregulowane zagadnienia kontroli dokumentów przewozowych i zgodności przewożonego przez statek ładunku oraz kontroli statków obcych w zakresie zgodności wykonywanych przewozów z postanowieniami umów międzynarodowych oraz pozwoleń na te przewozy.

Ustawa o żegludze śródlądowej określa też w art. 59 przepisy karne, które będą miały zastosowanie przy kontroli ustanowionych przez ministra właściwego do spraw transportu ograniczeń w obrocie usługami przewozowymi w żegludze śródlądowej.

W zakresie regulowania rynku usług w obrocie z zagranicą, na podstawie ustawy z dnia 11 grudnia 1997 r. o administrowaniu obrotem z zagranicą usługami (Dz. U. z 1997 r. Nr 157, poz. 1026, z 1999 r. Nr 55, poz. 587 i Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 119, poz. 1250, z 2001 r. Nr 29 poz. 320 i Nr 42, poz. 472, z 2002 r. Nr 89, poz. 804 Nr 188, poz. 1572), Rada Ministrów lub inny właściwy organ administracji rządowej może wprowadzić ograniczenia w obrocie usługami z zagranicą w formie ustanowienia limitów usług i rejestracji usług.

Nowym aktem prawa jest ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. Nr 199, poz. 1672). Ustawa tworzy instytucjonalne warunki, zgodne z priorytetami wspólnej polityki transportowej UE, do promowania nowoczesnego, ekologicznego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego oraz do umożliwienia polskim armatorom śródlądowym wykonywania usług przewozowych na śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich UE.

Proponowane zmiany w ustawie – Prawo przewozowe oraz w ustawie o żegludze śródlądowej

art. 1

W rozdziale 1 ustawy – Prawo przewozowe, zatytułowanym Przepisy ogólne, proponuje się dodać nowy art. 9a, w którym będą stworzone podstawy prawne dla ministra właściwego do spraw transportu do podejmowania odpowiednich działań interwencyjnych na rynku usług przewozowych świadczonych przez przedsiębiorców żeglugi śródlądowej.

W gospodarce rynkowej ingerencja administracyjna w funkcjonowanie rynku, w tym rynku usług przewozowych, musi być traktowana jako zupełnie wyjątkowa i z nieodzowną ostrożnością. Dlatego też przewiduje się, że minister właściwy do spraw transportu powinien przede wszystkim wykorzystywać posiadane uprawnienia do podjęcia odpowiednich działań organizacyjnych i nadzorczych. Uprawnienia te wynikają z przepisów ustawy o Radzie Ministrów, przepisów o działach administracji rządowej lub przepisów odrębnych. Takie podejście do problemu jest zgodne z intencjami Dyrektywy nr 96/75/WE, w której mówi się o wprowadzaniu właściwych środków pozwalających na niedopuszczanie do powstawania zakłóceń na rynku usług przewozowych, w tym przez ograniczanie zdolności przewozowej przewoźników śródlądowych.

Jeżeli działania organizacyjne będą niewystarczające, minister właściwy do spraw transportu może, na podstawie proponowanego upoważnienia ustawowego, wydać rozporządzenie uwzględniające decyzje Komisji Europejskiej i występujące zakłócenia na rynku usług przewozowych w żegludze śródlądowej. Z tych względów treść upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia powinna pozwolić na dostosowanie zakresu przedmiotowego jego obowiązywania oraz instrumentów interwencji rynkowej do okoliczności faktycznych. Biorąc pod uwagę, że rozporządzenie ma regulować postępowanie w sytuacjach wyjątkowych, a nawet nadzwyczajnych, upoważnienie do jego wydania przez ministra właściwego do spraw transportu zostało potraktowane w sposób fakultatywny. Zaproponowane w ustawie ograniczenia przewozu rzeczy uwzględniają ograniczenia stosowane na podstawie ustawy o administrowaniu obrotem z zagranicą usługami, jak też uwzględniają specyficzne warunki świadczenia usług przewozowych przez żeglugę śródlądową. Proponuje się m.in. wprowadzenie minimalnych stawek taryfowych w celu zapobieżenia praktykom dum-

pingowym. W dalszej kolejności może nastąpić ograniczenie swobody zawierania umów i zasad wolnej konkurencji przez ustalenie kolejności przewozów i limitowanie ich wielkości. Wprowadzone ograniczenia pozostają w zgodzie z Dyrektywą nr 96/75/WE.

art. 2

Konsekwentnym uzupełnieniem proponowanych zmian w Prawie przewozowym jest nowelizacja przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Przepisy tej ustawy normują zagadnienia o charakterze administracyjno-prawnym. W rozdziale 3 ustawy określa się, że uprawianie żeglugi śródlądowej, w tym także wykonywanie przewozów, uzależnia się od uzyskania pozwolenia od ministra właściwego do spraw transportu lub dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, w zależności od zasięgu i charakteru żeglugi.

W związku z tym jest niezbędne, aby w okolicznościach szczególnych, które zobowiązują ministra właściwego do spraw transportu do wprowadzenia administrowania i reglamentowania obrotów usługami przewozu rzeczy w żegludze śródlądowej, można było ograniczyć wydawanie pozwoleń na przewóz, a także ograniczyć korzystanie z pozwoleń już wydanych. W tym drugim przypadku stosowanie ustanowionych ograniczeń, poza szczegółowym uregulowaniem prawnym w rozporządzeniu wykonawczym, będzie wymagać kontroli i sankcji, w razie niezastosowania się do wprowadzonych ograniczeń. Stąd też w projektowanych zmianach przewiduje się odesłanie do przepisów ustawy o żegludze śródlądowej normujących kwestie kontroli, jak również do przepisów karnych za naruszenie unormowań obowiązujących w żegludze śródlądowej. Funkcje kontrolne w żegludze śródlądowej, w tym także w odniesieniu do należytego wykonywania przewozów, są przypisane dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej, a wykonywane przez pracowników tych urzędów zwanych inspektorami (art. 9 i 10 ustawy o żegludze śródlądowej). Przepisy karne są zawarte w rozdziale 9 ustawy o żegludze śródlądowej.

art. 3

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2004 r. Pozwoli to na dostosowanie prawa krajowego w zakresie regulacji rynku usług żeglugi śródlądowej do prawa Unii Europejskiej przed planowanym na dzień 1 maja 2004 r. wejściem Polski do UE.

Wejście w życie proponowanej ustawy będzie też oznaczać zakończenie procesu dostosowywania prawa krajowego w zakresie warunków ekonomiczno-handlowych działalności żeglugi śródlądowej w Polsce do prawa Unii Europejskiej odnoszącego się do tych zagadnień.

Wejście w życie proponowanej ustawy nie spowoduje skutków dla budżetu państwa ani sektora finansów publicznych.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Cel wprowadzenia regulacji

Celem proponowanej ustawy jest dostosowanie prawa krajowego do prawa Unii Europejskiej w zakresie regulacji rynku usług żeglugi śródlądowej, w przypadkach powstania zakłóceń na rynku usług przewozowych w żegludze śródlądowej.

Ustawa daje podstawy prawne do wprowadzenia do polityki transportowej państwa instrumentu regulacyjnego istniejącego w państwach członkowskich UE. W szczególności ustawa tworzy instytucjonalne i prawne warunki do podejmowania przez ministra właściwego do spraw transportu, zgodnie z decyzjami Komisji Europejskiej, decyzji i procedur w zakresie regulacji obrotu usługami przewozu rzeczy świadczonymi przez przedsiębiorców żeglugi śródlądowej. Chodzi tu o przypadki powstawania nadpodaży zdolności przewozowej żeglugi śródlądowej, załamania cen na usługi, czy wystąpienia praktyk monopolistycznych lub dumpingowych.

W Polsce nie ma nadwyżki zdolności przewozowej krajowej floty śródlądowej, jej wielkość ukształtowała się w wyniku restrukturyzacji sektora żeglugi śródlądowej i jego dostosowania do potrzeb rynku usług transportowych.

Z uwagi na to, że jakakolwiek administracyjna interwencja na rynku jest sprzeczna z zasadami konkurencji, wprowadzanie przez ministra właściwego do spraw transportu zaproponowanych ograniczeń będzie następowało wyłączenie w wyniku decyzji Komisji Europejskiej.

Oczekuje się, że dzięki zastosowaniu przepisów ustawy Polska będzie mogła włączyć się w realizację decyzji Komisji Europejskiej w zakresie regulacji rynku usług żeglugi śródlądowej, a także będzie miała możliwość występowania z wnioskami do Komisji Europejskiej – samodzielnie lub w porozumieniu z innym państwem członkowskim UE – o wprowadzenie lub o zniesienie ograniczeń w obrocie usługami przewozowymi w żegludze śródlądowej.

2. Konsultacje

Założenia do projektu ustawy zostały przedstawione na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 12 lutego 2003 r. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele środowisk żeglugowych (m.in. Żegluga Bydgoska S.A.) i portowych (Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.), reprezentanci spedytorów (Polska Izba Spedycji i Logistyki) oraz środowiska naukowego (Uniwersytet Szczeciński).

Następnie w dniu 5 czerwca 2003 r. projekt ustawy został skierowany w ramach konsultacji społecznych do:

- 1) Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” – Gdańsk,
- 2) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych – Warszawa,
- 3) Forum Związków Zawodowych – Bydgoszcz,
- 4) Związku Polskich Armatorów Śródlądowych – Szczecin,
- 5) największych armatorów żeglugi śródlądowej Odratrans S.A. oraz Żegluga Bydgoskiej S.A.

Nie zgłoszono uwag merytorycznych do projektu.

Dodatkowe konsultacje przeprowadzono ze Związkiem Polskich Armatorów Śródlądowych zrzeszającym małych i średnich przedsiębiorców żeglugi śródlądowej.

Związek wyrażał obawy, że minister właściwy do spraw transportu może nadużywać nadanych ustawą uprawnień urzędowej regulacji rynku usług przewozu rzeczy w żegludze śródlądowej.

W toku konsultacji zwracano uwagę, że proponowane rozwiązania ustawy będą stosowane wyłącznie, w przypadkach powstania zakłóceń na rynku usług przewozowych transportu wodnego śródlądowego na podstawie decyzji Komisji Europejskiej. Nie mogą one zagrażać istniejącemu w Polsce wolnemu rynkowi usług transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Rynek ten należy ocenić jako najbardziej zderegulowany w całym transporcie lądowym.

Poruszano też aspekty praktyczne wprowadzania ograniczeń w obrocie usługami przewozowymi, w tym możliwości wykonywania przez urzędy żeglugi śródlądowej kontroli przestrzegania wprowadzanych ograniczeń administracyjnych.

Przedmiotowy projekt ustawy jest dostępny na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury: www.mi.gov.pl

3. Zakres oceny skutków regulacji

Ocena objęła zagadnienia mające najważniejsze znaczenie dla ustawy. Dotyczyły one w szczególności zakresu stosowania ustawy i proponowanych form administracyjnych ograniczeń w obrocie usługami przewozowymi.

Obecnie obowiązująca ustawa – Prawo przewozowe reguluje świadczenie usług przewozowych, bez bezpośredniego wskazywania, do której gałęzi transportu lądowego się odnosi. W celu wyeliminowania problemów interpretacyjnych, w projekcie ustawy jednoznacznie określa się, że proponowana ustawa odnosi się wyłącznie do usług przewozu rzeczy w żegludze śródlądowej.

W zakresie kontroli przestrzegania wprowadzanych ograniczeń będą miały zastosowanie przepisy ustawy o żegludze śródlądowej. Jej wykonywanie zostanie powierzone dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej – organom podległym ministrowi właściwemu do spraw transportu.

4. Skutki wprowadzenia regulacji

Proponowana ustawa zrównuje warunki działania polskich armatorów żeglugi śródlądowej z warunkami, w jakich działają armatorzy z państw członkowskich UE. Stwarza też ministrowi właściwemu do spraw transportu podstawy prawne do interwencji na rynku usług przewozowych świadczonych przez żeglugę śródlądową, co umożliwi realizację wspólnej polityki transportowej UE i wykorzystywanie jej instrumentów w Polsce.

Przepisy ustawy będą stosowane wyłącznie w celu realizacji postanowień Dyrektywy nr 96/75/WE oraz decyzji Komisji Europejskiej o wprowadzeniu ograniczeń w funkcjonowaniu rynku usług przewozowych świadczonych przez przedsiębiorców żeglugi śródlądowej. Ograniczenia te będą wprowadzane w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, który będzie decydował o zakresie przedmiotowym, terytorialnym i czasowym wprowadzanych ograniczeń administracyjnych.

Wejście w życie proponowanej ustawy nie spowoduje bezpośrednich skutków dla budżetu państwa ani dla sektora finansów publicznych.

07-56-om

**UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU
PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY –PRAWO
PRZEWOZOWE
ORAZ USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ**

Zmiany wprowadzane na mocy projektu do przepisów ustawy prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej mają na celu umożliwienie interwencji na rynku przewozów śródlądową drogą wodną. Dotychczasowe brzmienie ww. ustaw ograniczało możliwość podjęcia odpowiednich środków w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom w razie powstania poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej. Projekt, określając zakres oraz możliwe formy oddziaływania na rynek żeglugi śródlądowej, dostosowuje przepisy ww. ustaw do przepisów Dyrektywy Rady Nr 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i określania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie (Dz. Urz. WE Nr L304, 27/11/1996, s.12).

Przepisy Dyrektywy wyraźnie stanowią, iż co do zasady, wszelkie umowy w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej na obszarze Wspólnoty pomiędzy zainteresowanymi stronami zawierane są w sposób swobodny, a stawki przewozowe są swobodnie negocjowane (art. 2 Dyrektywy Nr 96/75/WE). Jednakże, w razie wystąpienia poważnego zakłócenia (*serious disturbance*) na rynku żeglugi śródlądowej, Komisja może zastosować, na wniosek Państwa Członkowskiego, odpowiednie środki, w celu stabilizacji rynku (art.7 Dyrektywy). Ze względu na fakt, iż zakres środków możliwych do zastosowania na polskim rynku żeglugi śródlądowej na mocy rozporządzenia, o którym mowa w projekcie ustawy, uzależniony jest od wiążącej decyzji Komisji Europejskiej w tym zakresie, wydaje się zasadnym określenie przez projektodawcę stosunkowo szerokiego zakresu środków do podjęcia jakich uprawniony jest minister do spraw transportu. Zbyt wąskie określenie zakresu powoduje ryzyko, iż rozporządzenie mające być podstawą prawną do zastosowania się Polski do decyzji Komisji Europejskiej, nie spełni swojej funkcji, gdyż środki przewidziane w tym przypadku przez Komisję Europejską nie będą mieścić się w zakresie przyznanej delegacji. Stworzenie katalogu środków jakie Komisja Europejska może zastosować w stosunku do Polski, jest zadaniem o tyle trudnym, że środki takie będą zależne od przeprowadzenia oceny w każdym przypadku, oraz że do dnia dzisiejszego nie miał miejsca wypadek wydania decyzji zgodnie z procedurą określoną w art. 7-8 dyrektywy. Projektodawca objął zakresem możliwych do zastosowania sposobów interwencji, środki określone w art. 3 Dyrektywy oraz ograniczenia w wydawaniu pozwoleń na przewóz i ograniczenia w korzystaniu

z wydanych już pozwoleń. Proponowane rozwiązanie legislacyjne należy ocenić pozytywnie. Wydaje się bardzo prawdopodobne, iż Komisja wydając decyzję zdecyduje o zastosowaniu środków interwencyjnych określonych w projekcie, co umożliwi zastosowanie rozporządzenia, o którym mowa w projekcie ustawy jako podstawy prawnej do zastosowania w Polsce ewentualnej decyzji Komisji Europejskiej, wydanej zgodnie z Dyrektywą Nr 96/75/WE. Projektowana regulacja przewidując fakultatywność wydania rozporządzenia stwarza odpowiednie środki w celu umożliwienia realizacji w Polsce decyzji Komisji Europejskiej, w przypadku zaistnienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

MINISTER
Prof. dr hab. Danuta Hübner

Sekr. Min. DE/2427 /2003/ DPE.pwr

Warszawa, 28.07. 2003 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

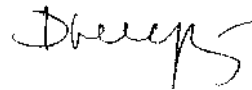
W związku z przedstawionym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej (pismo nr RM-10-121-03), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Celem projektowanej regulacji jest dokonanie odpowiednich zmian w przepisach ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Projektowane zmiany mają na celu umożliwienie wprowadzenia, w drodze rozporządzenia wydanego przez ministra właściwego do spraw transportu, ograniczeń w obrocie usługami przewozowymi w żegludze śródlądowej, wydawaniu pozwoleń na przewóz oraz korzystaniu z wydanych pozwoleń.
- II. Zagadnienia będące przedmiotem projektowanej ustawy zostały uregulowane w prawie Unii Europejskiej przepisami Dyrektywy Rady Nr 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i określania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie (Dz. Urz. WE Nr L304, 27/11/1996, s.12).

III. Przepisy Dyrektywy wyraźnie stanowią, iż co do zasady, wszelkie umowy w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej na obszarze Wspólnoty pomiędzy zainteresowanymi stronami zawierane są w sposób swobodny, a stawki przewozowe są swobodnie negocjowane (art. 2 Dyrektywy Nr 96/75/WE). Jednakże, w razie wystąpienia poważnego zakłócenia (*serious disturbance*) na rynku żeglugi śródlądowej, Komisja może zastosować, na wniosek Państwa Członkowskiego, odpowiednie środki, w celu stabilizacji rynku (art.7 Dyrektywy). Projektowana regulacja przewidując fakultatywność wydania rozporządzenia stwarza odpowiednie środki w celu umożliwienia realizacji w Polsce decyzji Komisji Europejskiej w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej.

W konkluzji pragnę stwierdzić, iż projekt ustawy o zmianie ustawy – prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,



Do uprzejmej wiadomości:

Pan
Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

Tabela zgodności

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej

UE	JUE	JPL	Treść	Przepisy intertemporalne	Uwagi
<p>Dyrektywa Rady 96/75/WE z sprawie systemów czarterowania i kształtowania wysokości stawek przewozowych w krajowym i ponadgranicznym wodnym transporcie śródlądowym na obszarze Wspólnoty</p>	<p>Art. 3 Art. 9 ust. 1</p>	<p>Art.1</p>	<p>Art. 1 „Art. 9a. 1.W przypadku wystąpienia zakłóceń na rynku usług przewozowych w żegludze śródlądowej, w tym nadmiernej podaży usług przewozowych, minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić ograniczenia w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej, określając czas ich obowiązywania oraz zakres przedmiotowy lub terytorialny ich stosowania. 2.Ograniczenia w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej, o których mowa w ust. 1, mogą polegać na wprowadzeniu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) minimalnych stawek taryfowych, 2) limitów usług przewozowych i wysokości tych limitów, 3) rejestracji zgłoszeń gotowości świadczenia przewozu przez przewoźników, 4) rotacyjnego systemu czarterowania usług przewozowych przez przewoźników, 5) szczególnego sposobu ustalania kolejności zawierania umów przewozu.". 		

DYREKTYWA RADY 96/75/WE

z dnia 19 listopada 1996 r.

w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

pogłębiające się problemy związane z przeciążeniem sieci drogowych i kolejowych, bezpieczeństwem transportu, środowiskiem naturalnym, oszczędnością energii i jakością życia obywateli wymagają w interesie publicznym wzmoczonej rozbudowy oraz lepszego wykorzystania potencjału żeglugi śródlądowej, w szczególności poprzez poprawę jej konkurencyjności;

różnica w ustawodawstwach krajowych w zakresie systemów gospodarczego wykorzystania żeglugi śródlądowej nie przyczyniają się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego w tym sektorze. Dlatego też zgodnie z rezolucją Rady z dnia 24 października 1996 r. w sprawie poprawy struktury żeglugi śródlądowej⁴ na poziomie wspólnotowym powinny zostać wprowadzone wspólne przepisy dotyczące całego rynku wodnych dróg śródlądowych;

sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga dostosowania w żegludze śródlądowej do organizacji rotacyjnego systemu czarterowania, w kierunku większej elastyczności z punktu widzenia gospodarczego oraz w pełni swobodnego systemu czarterowania oraz wyznaczania stawek przewozowych;

w tym celu należy wprowadzić przepisy dotyczące okresu przejściowego, w czasie którego zakres zastosowania rotacyjnego systemu czarterowania zostanie stopniowo ograniczony,

¹ Dz.U. nr C 318 z 29.11.1995, str. 8.

² Dz.U. nr C 39 z 12.02.1996, str. 96.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 1996 r. (Dz.U. nr C 65 z 4.03.1996, str. 32), wspólne stanowisko Rady z dnia 27 czerwca 1996 r. (Dz.U. nr C 264 z 1.09.1996) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 września 1996 r.

⁴ Dz.U. nr C 309 z 5.11.1994, str. 5.

ażeby przewoźnicy mogli dostosować się do warunków wolnego rynku oraz, gdzie właściwe, połączyć się w grupy interesów gospodarczych, które lepiej odpowiadać będą logistycznym potrzebom załadowców;

zgodnie z zasadą pomocniczości jest zarówno konieczne jak i właściwe ustalenie na poziomie wspólnotowym jednolitego harmonogramu stopniowej liberalizacji rynku, przy jednoczesnym przekazaniu Państwom Członkowskim odpowiedzialności za wprowadzenie takiej liberalizacji;

należy przyjąć przepisy, które umożliwią podejmowanie działania na przedmiotowym rynku transportowym w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń; w tym celu Komisja powinna uzyskać upoważnienie do podejmowania odpowiednich środków zgodnie z procedurą przewidzianą dla Komitetu Doradczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZA DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „rotacyjny system czarterowania” oznacza system, w którym zlecenia przewozu są uzyskiwane od klientów na giełdzie frachtowej po z góry określonych cenach i na uprzednio ustalonych warunkach w takiej kolejności, w jakiej statki są wolne po rozładunku. Przewoźnicy są w kolejności ich wpisu do rejestru rotacyjnego wzywani do wyboru frachtu spośród wszystkich znajdujących się w ofercie. Przewoźnicy, którzy nie dokonają wyboru zachowują jednak swoją pozycję odpowiadającą kolejności wpisu;
- b) „przewoźnik” oznacza właściciela lub armatora jednego lub kilku statków żeglugi śródlądowej;
- c) „właściwe władze” oznacza władze wyposażone przez Państwa Członkowskie w uprawnienia do zarządzania i organizacji rotacyjnego systemu czarterowania;
- d) „poważne zakłócenie na rynku” oznacza wystąpienie na rynku żeglugi śródlądowej problemów, które są specyficzne dla tego rynku oraz które mogą potencjalnie prowadzić do poważnej i możliwie trwałej nadwyżki podaży nad popytem, stwarzając przez to poważne zagrożenie dla stabilności finansowej i możliwości przetrwania przewoźników żeglugi śródlądowej, chyba, że krótkoterminowe i średnioterminowe prognozy dla przedmiotowego rynku wskazują na istotną i trwałą poprawę.

Artykuł 2

W krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej na obszarze Wspólnoty umowy między określonymi stronami zawierane są w sposób swobodny a stawki przewozowe są swobodnie negocjowane.

Artykuł 3

W drodze odstępstwa od przepisów art. 2 Państwa Członkowskie mogą utrzymać system obowiązkowych taryf minimalnych oraz rotacyjne systemy czarterowania w okresie przejściowym do dnia 1 stycznia 2000 r., pod warunkiem, że:

- istnieje zgodność z warunkami określonymi w art. 4-6; oraz
- wprowadzone systemy rotacyjne oraz systemy wyznaczania stawek są swobodnie dostępne na takich samych warunkach dla wszystkich przewoźników z Państw Członkowskich.

Artykuł 4

W trakcie okresu przejściowego, określonego w art. 3 rotacyjnemu systemowi czarterowania nie podlegają:

- a) ropa i gaz, ładunki płynne i sproszkowane towary masowe, ładunki specjalne takie jak ładunki ciężkie i niepodzielne, transport kontenerowy, transport w obrębie portów, wszelkiego rodzaju transport na własne potrzeby oraz wszelki transport, który odbywa się już poza rotacyjnym systemem czarterowania;
- b) ładunki, które nie mogą być efektywnie obsługiwane w obrębie takich systemów, w szczególności:
 - transport, który wymaga zastosowania urządzeń wyposażonych we własne podzespoły umożliwiające załadunek i rozładunek,
 - transport kombinowany, mianowicie transport intermodalny, który odbywa się najczęściej na wodnych drogach śródlądowych poprzedzany lub kończony (możliwie najkrócej) drogą lądową lub kolejową.

Artykuł 5

W trakcie okresu przejściowego określonego w art. 3 Państwa Członkowskie podejmują niezbędne działania zmierzające do możliwie elastycznego ukształtowania rotacyjnego systemu czarterowania, w szczególności:

- przez udzielenie załodowcom możliwości zawierania umów na kilkukrotne przewozy, to znaczy kilku następujących po sobie przewozów tym samym statkiem,
- przez przyznanie możliwości, by przewozy pojedyncze i kilkukrotne oferowane dwa kolejne razy w rotacyjnym systemie czarterowania, które nie znalazły klientów, mogły być wyłączone z tego systemu i swobodnie negocjowane.

Artykuł 6

W terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie, które stosują rotacyjny system czarterowania, podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia załodowcom swobodnego wyboru między trzema różnymi typami umów:

- umowami czasowymi, włącznie z umowami wynajmu, w których przewoźnik oddaje do wyłącznego rozporządzenia klienta jeden lub kilka statków obsadzonych załogą na oznaczony czas w celu przewiezienia na rzecz tego ostatniego przekazanych mu towarów za wynagrodzeniem ustalonym w formie stawki dziennej. Umowa jest swobodnie zawierana między stronami,
- umowami przewozu ładunku o określonym tonażu, w których przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia w terminie ustalonym w umowie określonego tonażu za zapłatą ustaloną w formie odpłatności za tonę. Umowa jest swobodnie zawierana między stronami a przedmiotem umowy muszą być towary o dużej objętości,
- umowami dotyczącymi przewozów jednorazowych lub kilkukrotnych.

Artykuł 7

1. W przypadku poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej Komisja, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 1101/89 z dnia 27 kwietnia 1989 r. w sprawie poprawy struktury żeglugi śródlądowej⁵, może na wniosek Państwa Członkowskiego podjąć właściwe środki, w szczególności środki, za pomocą których ograniczone zostanie każde dalsze podwyższanie zdolności przewozowych w przedmiotowym sektorze. Decyzja podejmowana jest zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 8 ust. 2.

2. Jeżeli złożony został wniosek Państwa Członkowskiego o wprowadzenie właściwych środków, decyzja podejmowana jest w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku.

3. Do wniosku Państwa Członkowskiego o wprowadzenie właściwych środków należy dołączyć wszelkie informacje niezbędne do oceny sytuacji gospodarczej przedmiotowego sektora, w szczególności:

- średnie koszty i stawki przewozowe dla różnych rodzajów transportu,
- stopień wykorzystania ładowni,
- prognozy rozwoju popytu.

Informacje te mogą być wykorzystywane jedynie w celach statystycznych. Nie jest dozwolone wykorzystywanie takich informacji do celów podatkowych, ani przekazywanie ich stronom trzecim.

⁵ Dz.U. nr L 116 z 28.04.1989, str. 25. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2254/96 (patrz str. 1 tego Dz.U.).

4. Decyzje podejmowane na mocy niniejszego artykułu, których czas obowiązywania nie może przekroczyć czasu trwania zakłóceń na rynku, podawane są niezwłocznie do wiadomości Państw Członkowskich.

Artykuł 8

1. Działania Komisji są wspierane przez Komitet utworzony na mocy dyrektywy 91/672/EWG⁶.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt właściwych środków, jakie mają zostać podjęte. Komitet wydaje opinię w sprawie tego projektu, gdzie niezbędne po przeprowadzeniu głosowania, w terminie, który może ustanowić przewodniczący w zależności od pilności sprawy.

Opinie jest włączona do Protokołu; ponadto każde Państwo Członkowskie ma prawo zażądania odnotowania w Protokole swojego stanowiska.

Komisja bierze pod uwagę opinię Komitetu w jak najszerszym zakresie, oraz zawiadamia Komitet o zakresie, w jakim zakresie jego opinia została uwzględniona.

Artykuł 9

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 stycznia 1997 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie niezwłocznie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 10

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

⁶ Dz.U. nr L 373 z 31.12.1991, str. 29. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 listopada 1996 r.

W imieniu Rady

H. COOVENEY

Przewodniczący

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O ZMIANIE USTAWY – PRAWO PRZEWOZOWE
ORAZ USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 28 lipca 2003 r.

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 28 lipca 2003 r.
5.	Tłumaczenie następującego aktu prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej: Dyrektywa Rady Nr 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie (Dz. Urz. WE Nr L304, 27/11/1996, s.12)

