

USTAWA
z dnia 28 października 2002 r.

Opracowano na podstawie: Dz.U. z 2002 r. Nr 199, poz. 1672.

o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Art. 1.

Ustawa reguluje sprawy związane z:

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

pkt 2 w art. 1 traci moc z dniem przyjęcia RP do UE

Art. 2.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) armator - osobę fizyczną lub prawną będącą właścicielem statku polskiego;
- 2) statek - urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do przewozu rzeczy;
- 3) statek polski - statek, który stanowi własność Skarbu Państwa, osoby fizycznej mającej miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) barka pchana lub holowana - statek bez własnego napędu mechanicznego przeznaczony do przewozu rzeczy;
- 5) barka motorowa - statek z własnym napędem mechanicznym przeznaczony do przewozu rzeczy;
- 6) pchacz lub holownik - statek z własnym napędem mechanicznym przystosowany do przemieszczania barek przez pchanie lub holowanie;
- 7) zbiornikowiec - statek z własnym napędem mechanicznym lub bez własnego napędu mechanicznego przystosowany i używany do przewozu ładunków ciekłych;

- 8) nośność - nośność statku przeznaczonego do przewozu rzeczy określoną w świadectwie pomiarowym statku wydanym przez polską instytucję klasyfikacyjną;
- 9) moc napędowa - moc wytworzoną przez własne urządzenie napędowe zainstalowane na statku;
- 10) flota towarowa - ogół statków przeznaczonych do przewozu rzeczy na śródlądowych drogach wodnych;
- 11) promocja - system instrumentów ekonomicznych i prawnych mających na celu stymulowanie i wspieranie rozwoju śródlądowego transportu wodnego.

Art. 3.

1. Ustawę stosuje się do armatorów wykonujących działalność gospodarczą polegającą na przewozie rzeczy śródlądowymi drogami wodnymi.
2. Przepisów ustawy nie stosuje się do:
 - 1) statków pływających po śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z drogami wodnymi państw członkowskich Unii Europejskiej;
 - 2) statków, które ze względu na swoje rozmiary nie mogą opuścić krajowych śródlądowych dróg wodnych i nie mogą wypływać na inne śródlądowe drogi wodne;
 - 3) pchaczy i holowników o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kilowatów (kW);
 - 4) statków morskich pływających po śródlądowych drogach wodnych;
 - 5) barek przewożonych na statkach morskich używanych wyłącznie do przewozów międzynarodowych lub do przewozów krajowych podczas podróży obejmujących odcinek morski;
 - 6) statków używanych wyłącznie do magazynowania towarów lub do przeładunku;
 - 7) statków służących do wykonywania robót technicznych i innych niesłużących do zarobkowego przewozu rzeczy.
3. W sprawach nieuregulowanych ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085 oraz z 2002 r. Nr 199, poz. 1672).

pkt 1,2 i 4-7 w ust. 2 w art. 3 tracą moc z dniem przyjęcia RP do UE

Art. 4.

Regulacja podaży zdolności przewozowej floty towarowej obejmuje warunki wprowadzania do eksploatacji statków nowych, używanych, przebudowanych lub zmodernizowanych oraz trwałe wyłączenie statków z eksploatacji.

art. 4 traci moc z dniem przyjęcia RP do UE

Rozdział 2

Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy

Art. 5.

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

Art. 6.

1. Przychodami Funduszu są:

- 1) składki wnoszone przez armatorów;
- 2) środki przekazywane z budżetu państwa - w wysokości określonej w ustawie budżetowej;
- 3) przychody ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach z udziałem Skarbu Państwa przekazanych Bankowi Gospodarstwa Krajowego w celu dofinansowania Funduszu;
- 4) odsetki od lokat środków Funduszu w bankach;
- 5) przychody z inwestycji środków Funduszu w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski;
- 6) darowizny i zapisy;
- 7) wpływy z innych tytułów.

2. Suma lokat, o których mowa w ust. 1 pkt 4, w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie nie może przekroczyć 15% okresowo wolnych środków Funduszu.

3. Na wniosek ministra właściwego do spraw transportu Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przekazuje corocznie, w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy budżetowej, na rachunek Funduszu dotację na wspieranie ekologicznych form transportu oraz ochronę środowiska w żegludze śródlądowej.

4. Wysokość dotacji, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 1% przychodów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zaplanowanych w ustawie budżetowej na dany rok.

Art. 7.

1. W celu zasilenia Funduszu minister właściwy do spraw Skarbu Państwa może, w imieniu Skarbu Państwa, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazać nieodpłatnie Bankowi Gospodarstwa Krajowego akcje i udziały w spółkach stanowiące własność Skarbu Państwa, z uwzględnieniem zaakceptowanego przez Radę Ministrów zakresu dofinansowania zadań ze środków Funduszu oraz wartości tych akcji i udziałów.

2. Akcje i udziały Skarbu Państwa, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego zbywa w uzgodnieniu z ministrami właściwymi do spraw finansów publicznych, Skarbu Państwa oraz transportu.
3. O zbyciu akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego zawiadamia ministrów właściwych do spraw finansów publicznych, Skarbu Państwa oraz transportu.
4. Do przekazania akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, oraz do ich zbywania nie stosuje się przepisów o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych i art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz.U. Nr 106, poz. 493 i Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 106, poz. 673, Nr 115, poz. 741 i Nr 141, poz. 943, z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, z 2001 r. Nr 4, poz. 26 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253).

Art. 8.

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

Art. 9.

1. Przychodami Funduszu Rezerwowego są:
 - 1) składki specjalne, o których mowa w art. 17;
 - 2) inne przychody.
2. Fundusz Rezerwowy gospodaruje środkami finansowymi gromadzonymi na odrębnych rachunkach:
 - 1) dla statków do przewozów ładunków stałych;
 - 2) dla zbiornikowców;
 - 3) dla pchaczy i holowników.
3. Wpłaty do Funduszu Rezerwowego z tytułu składek specjalnych armatorów oraz z tytułu innych przychodów są przekazywane na odpowiednie rachunki, na warunkach określonych umową, o której mowa w art. 11 ust. 4.
4. Dyrektor właściwego urzędu żeglugi śródlądowej informuje armatorów o sposobie dokonywania wpłat do Funduszu Rezerwowego.

Art. 10.

Środki Funduszu Rezerwowego mogą być przeznaczone na:

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

**pkt 2-5 w art. 10
tracą moc z dniem
przyjęcia RP do UE**

Art. 11.

1. Minister właściwy do spraw Skarbu Państwa, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych i ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Komisji Nadzoru Bankowego oraz mając na uwadze zadania nałożone na Bank Gospodarstwa Krajowego ustawą, dostosuje odpowiednio, w drodze rozporządzenia, statut tego banku.
2. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu i Funduszu Rezerwowego sprawuje Rada Nadzorcza Banku Gospodarstwa Krajowego z udziałem przedstawiciela ministra właściwego do spraw transportu.
3. Bank Gospodarstwa Krajowego:
 - 1) wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu oraz Funduszu Rezerwowego opracowany w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu;
 - 2) sporządza dla Funduszu oraz Funduszu Rezerwowego odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat wchodzących w skład sprawozdania finansowego banku;
 - 3) składa ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informację o realizacji planu finansowego Funduszu oraz Funduszu Rezerwowego.
4. Szczegółowe warunki współpracy w zakresie gospodarowania środkami Funduszu i Funduszu Rezerwowego określa umowa zawarta między ministrem właściwym do spraw transportu a Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

Art. 12.

1. Ze środków Funduszu dokonuje się wypłaty Bankowi Gospodarstwa Krajowego wynagrodzenia przysługującego z tytułu kosztów obsługi Funduszu, określonego corocznie w planie finansowym Funduszu.
2. W zakresie Funduszu Rezerwowego przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio.

Art. 13.

1. Armator wpłaca co roku od każdego statku podlegającego przepisom ustawy składkę do Funduszu w wysokości ustalonej według zasad określonych w ust. 2-6.
2. Składka roczna jest sumą iloczynów rocznych stawek jednostkowych, o których mowa w ust. 3, oraz nośności barek lub mocy napędowej pchaczy i holowników objętych ustawą. **ust. 1, 2 i 6 w art. 14 tracą moc z dniem przyjęcia RP do UE**
3. W zależności od rodzaju statku ustala się maksymalne roczne stawki jednostkowe odpowiednio:
 - 1) statki do przewozu ładunków stałych:
 - a) barki motorowe 1,0 euro za tonę,
 - b) barki pchane lub holowane 0,7 euro za tonę;
 - 2) zbiornikowce:
 - a) barki motorowe 3,0 euro za tonę,
 - b) barki pchane lub holowane 1,5 euro za tonę;
 - 3) pchacze lub holowniki 0,4 euro za kW.
4. Wysokość stawek, o których mowa w ust. 3, obniża się w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej:
 - 1) dla barek o nośności mniejszej niż 450 ton - o 30%;
 - 2) dla barek o nośności od 450 ton do 650 ton - o 15% na każdą tonę, o którą nośność statku jest mniejsza niż 650 ton;
 - 3) dla pchaczy lub holowników o mocy napędowej mniejszej niż 300 kW - o 30%.
5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad zawartych w ust. 3 i 4, wysokość rocznych stawek jednostkowych w zależności od rodzaju, nośności lub mocy napędowej statku oraz sposób dokonywania wpłat do Funduszu.
6. Roczne składki jednostkowe podane w euro podlegają przeliczeniu na złote według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego obowiązującego w pierwszym dniu roboczym danego roku kalendarzowego.
7. Dokument potwierdzający wpłatę przez armatora składki rocznej do Funduszu powinien znajdować się u kierownika danego statku.
8. Składki wpłacane do Funduszu stanowią koszt uzyskania przychodów armatorów.

Art. 14.

1. Armator, który opłaca składki i złomował statek polski, uzyskuje, z zastrzeżeniem ust. 6, prawo do otrzymania wypłaty z Funduszu.
2. W przypadku złomowania statku, armator ma prawo wprowadzić do eksploatacji, w zamian za złomowany statek, inny statek.

3. Prawo do otrzymania wypłaty za złomowanie statku polskiego uzyskują armatorzy po upływie 5 lat od dnia jego zarejestrowania.
4. Za statek złomowany uznaje się statek eksploatowany w żegludze śródlądowej, posiadający ważne świadectwo zdolności żeglugowej i dokonujący przewozów rzeczy co najmniej w 10 rejsach o trasach nie krótszych niż 50 km, przy wykorzystaniu nośności statku co najmniej w 70%, w okresie ostatnich 24 miesięcy przed dniem zgłoszenia do złomowania.
5. Statek na stałe wycofany z przewozów towarowych i przeznaczony na cele niezwiązane z przewozem rzeczy za zgodą dyrektora właściwego urzędu żeglugi śródlądowej może być uznany za statek złomowany.
6. Armator, którego statek został przeznaczony do złomowania z przyczyn powstałych w wyniku wypadku żeglugowego lub innego poważnego uszkodzenia, nie uzyskuje prawa do wypłaty z Funduszu.
7. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego z uwzględnieniem rodzaju, nośności lub mocy napędowej statku;
 - 2) szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu za złomowanie statku polskiego, z uwzględnieniem procedur obowiązujących armatorów przy ubieganiu się o wypłatę.

Art. 15.

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

Art. 16.

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

art. 16 traci moc z dniem przyjęcia RP do UE

przewozów śródlądowego transportu wodnego.

Art. 17.

1. Armator, który wprowadzi do eksploatacji statek nie w zamian za statek złomowany, wpłaca do Funduszu Rezerwowego składkę specjalną w wysokości nie większej niż stawki maksymalne, o których mowa w art. 13 ust. 3. Obejmuje to również statki o zwiększonej nośności lub mocy napędowej uzyskanej w wyniku przebudowy, modernizacji lub innego przystosowania statku.
2. Armator, który wprowadzi do eksploatacji statek o nośności lub mocy napędowej wyższej od nośności lub mocy napędowej statku złomowanego, wpłaca do Funduszu Rezerwowego składkę specjalną obliczaną w wysokości uwzględniającej różnicę nośności lub mocy napędowej statku.
3. Przepisy art. 13 ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio.
4. Składki specjalne określone w euro podlegają przeliczeniu na złote według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego obowiązującego w dniu wprowadzenia do eksploatacji statku, o którym mowa w ust. 1 i 2.
5. Składki specjalne wpłacane do Funduszu Rezerwowego stanowią koszt uzyskania przychodów armatorów.
6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego, o której mowa w ust. 1 i 2, w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej;
 - 2) szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego, z uwzględnieniem procedur obowiązujących przy ubieganiu się o wypłatę.

**ust. 1-3 w art. 17
tracą moc z dniem
przyjęcia RP do UE**

Rozdział 3

Promocja śródlądowego transportu wodnego

Art. 18.

1. Przedsięwzięcia promujące śródlądowy transport wodny, o których mowa w art. 8 ust. 2, mogą być realizowane przez:
 - 1) udzielanie preferencyjnych kredytów na realizację przez armatorów inwestycji mających na celu poprawę ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w tym na zakup, modernizację lub przebudowę statków;
 - 2) dopłaty do kredytów na cele, o których mowa w pkt. 1;
 - 3) pożyczki oprocentowane lub nieoprocentowane.
2. Dopłaty do kredytów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, nie mogą przekroczyć 80% wartości kredytu.
3. Dopłaty określone w ust. 2 mogą być, na wniosek armatora, w całości lub w części umarzone pod warunkiem zrealizowania inwestycji.

4. Przepisy ust. 1-3 stosuje się do armatorów będących właścicielami statków polskich prowadzących działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie rzeczy trwającym nie krócej niż 5 lat.
5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, po zasięgnięciu opinii Rady do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, zwanej dalej „Radą”, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) wysokość oprocentowania kredytów preferencyjnych ze środków Funduszu;
 - 2) warunki i tryb udzielania dopłat do kredytów ze środków Funduszu oraz ich spłaty;
 - 3) warunki i tryb przyznawania pożyczek oraz ich spłaty;
 - 4) rodzaje dokumentów składanych przez wnioskodawcę kredytu lub pożyczki - kierując się wysokością środków zgromadzonych na rachunku Funduszu.

Art. 19.

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

- 5) opiniowanie innych spraw na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

Rozdział 4

Zmiany w przepisach obowiązujących oraz przepisy końcowe

Art. 20.

W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. z 2002 r. Nr 110, poz. 968, Nr 113, poz. 984, Nr 127, poz. 1090, Nr 141, poz. 1178, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387) w art. 2 w § 1 w pkt 4 kropkę na końcu zdania zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

- „5) należności pieniężne z tytułu składek do Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz składek specjalnych do Funduszu Rezerwowego.”.

Art. 21.

W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654 z późn. zm.)¹⁾ w art. 17 w ust. 1 po pkt 4w dodaje się pkt 4x w brzmieniu:

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

Art. 22.

W ustawie z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych (Dz.U. Nr 86, poz. 959 i Nr 103, poz. 1099, z 2001 r. Nr 100, poz. 1085 oraz z 2002 r. Nr 121, poz. 1031) w art. 9 po pkt 9a dodaje się pkt 9b w brzmieniu:

- „9b) zbycie akcji i udziałów przez Bank Gospodarstwa Krajowego na podstawie ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. Nr 199, poz. 1672),”.

Art. 23.

W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 6 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

¹⁾ Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2000 r. Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190 i Nr 125, poz. 1363 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179 i Nr 169, poz. 1384.

- „3. Obsługę finansowo-księgową urzędów żeglugi śródlądowej sprawuje główny księgowy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.”;
- 2) w art. 9 w ust. 2 w pkt 9 kropkę na końcu zdania zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
- „10) kontrola dokumentów armatorów dotyczących Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego.”;
- 3) w art. 21 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, a także dowód opłacenia składki do Funduszu Żeglugi Śródlądowej.”;
- 4) w art. 29 w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) innego niż wymieniony w pkt 1 bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20 m² lub o napędzie mechanicznym o mocy silników do 20 kW albo o iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20 m².”;
- 5) w art. 30 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Podstawę do wydania świadectwa zdolności żeglugowej stanowią kopie lub wyciągi dokumentów wymienionych w ust. 1 oraz dodatkowo, dla statków do przewozu osób, statków o napędzie mechanicznym do przewozu rzeczy, a także pchania lub holowania, pozytywny wynik ich inspekcji przeprowadzonej przez organ wydający to świadectwo.”;
- 6) w art. 58 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) wykonuje przewóz ładunków niezgodnie z dokumentami przewozowymi lub bez dowodu opłacenia składki do Funduszu Żeglugi Śródlądowej.”.

Art. 24.

Przepisy art. 1 pkt 2, art. 3 ust. 2 pkt 1, 2 i 4-7, art. 4, art. 10 pkt 2-5, art. 14 ust. 1, 2 i 6, art. 16, art. 17 ust. 1-3 tracą moc z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Art. 25.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.