

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania ustawy

Przedłożony projekt ustawy stanowi kolejną realizację wyrażonej przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, jeszcze jako kandydata na najwyższy urząd w Państwie w trakcie kampanii prezydenckiej, potrzeby zintensyfikowania rozwoju gospodarczego naszego Państwa.

Polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu są kluczowymi biegunami wzrostu gospodarczego Polski. Celem projektu ustawy jest trwale umocnienie tych portów jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Porty morskie są kluczowym elementem infrastruktury transportowej. Transport morski odpowiada za zdecydowaną większość międzynarodowego przewozu towarów. Przeładunki w polskich portach od wielu lat dynamicznie rosną, niestety rok 2024 był pierwszym od wielu lat, w którym spadły w stosunku do roku poprzedniego. Według szacunków ekspertów porty generują obecnie około 230 tys. miejsc pracy oraz około 60 mld złotych wpływów do polskiego budżetu. Rozwój polskiej gospodarki pozostaje więc w ścisłym związku z rozwojem portów, w szczególności tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Wzrost gospodarczy powoduje wykładniczy wzrost przeładunków w portach, a rozwój portów stymuluje wzrost gospodarczy. Dalszy dynamiczny rozwój najważniejszych polskich portów wymaga podjęcia szeregu przedsięwzięć inwestycyjnych pozwalających na dalsze zwiększanie potencjału gospodarczego Państwa.

Transport morski pełni również podstawową rolę w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa państwa, w tym bezpieczeństwa energetycznego. Uniezależnienie się od dostaw surowców energetycznych z Rosji byłoby niemożliwe bez terminali takich jak gazoport w Świnoujściu czy naftoport w Gdańsku. Należy również pamiętać, że kryzys wywołany paniką na rynku węgla w roku 2022 udało się zażegnać dzięki importowi węgla drogą morską.

Nie ulega ponadto wątpliwości, że w dobie zbrodniczej napaści Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, Polska znalazła się w nowej złożonej sytuacji geopolitycznej. Pierwszy raz po 1989 r. doszło do sytuacji, w której regularna wojna toczona jest na terytorium naszego sąsiada. Polska jako kraj graniczący z Ukrainą odgrywa istotną rolę jako państwo przerzutowe dla sprzętu wojskowego wysyłanego na front drogą morską, między innymi ze Stanów Zjednoczonych Ameryki i Wielkiej Brytanii. Porty morskie pełnią zaś funkcję hubów przeładunkowych sprzętu wojskowego.

Z powyższych względów konieczne staje się wprowadzenie nowych rozwiązań, które pozwolą organom władzy publicznej na sprawniejsze kontrolowanie działań podejmowanych przez właścicieli i użytkowników wieczystych terenów przybrzeżnych, a zwłaszcza tych terenów, które położone są w granicach administracyjnych portów morskich.

Regulacje przewidziane w projekcie ustawy mają na celu:

- wskazanie inwestycji o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, o które uzupełniony zostanie „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, przyjęty uchwałą Nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”;
- realizację zobowiązań nałożonych na rząd przez Komisję Służb Specjalnych w dezyderacie nr 1 z dnia 7 marca 2024 roku oraz dezyderacie nr 2 z dnia 11 kwietnia 2024 roku;
- ochronę kapitału zainwestowanego w portach o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
- zapewnienie bezpieczeństwa infrastruktury kluczowej dla obronny kraju i mającej przysłużyć się realizacji zobowiązań sojusznicznych wynikających z członkostwa w Organizacji Paktu Północnoatlantyckiego oraz służącej do niesienia pomocy Ukrainie w odparciu zbrodniczej agresji rosyjskiej;
- zwiększenie kontroli nad użytkowaniem nieruchomości położonych w granicach portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy przyczynią się również do usprawnienia w przyszłości przebiegu realizacji procesu inwestycyjnego związanego z realizacją inwestycji o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

II. Opis proponowanych zmian

Ustawa określa inwestycje o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796). Zgodnie z projektowaną ustawą inwestycje strategiczne obejmują:

- 1) budowę głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu w terminie do dnia 1 lipca 2029 r.;
- 2) modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej jako śródlądowego zaplecza transportowego zespołu portów Szczecin-Świnoujście;
- 3) uruchomienie terminala zbożowego (agroportu) w Gdańsku w terminie do dnia 31 grudnia 2026 r. oraz budowę nowego terminala zbożowego (agroportu) w Szczecinie w terminie do dnia 31 grudnia 2028 r.;
- 4) budowę Portu Zewnętrznego w Gdyni w terminie do dnia 1 lipca 2029 r.;
- 5) budowę Drogi Czerwonej w Gdyni w terminie do dnia 31 grudnia 2030 r.;
- 6) budowę pływającego terminala typu FSRU na Zatoce Gdańskiej w terminie do dnia 1 lipca 2028 r.;
- 7) budowę głębokowodnego stanowiska przeładunku paliw płynnych w porcie w Gdańsku w terminie do dnia 31 grudnia 2027 r.;
- 8) budowę terminala instalacyjnego T5 w porcie w Gdańsku w terminie do dnia 31 grudnia 2026 roku;
- 9) budowę nowego alternatywnego dojazdu kolejowego do portu w Gdańsku wraz z nowym mostem przez Martwą Wisłę.

Zgodnie z ustawą o określone w projekcie inwestycje zostanie uzupełniony „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, przyjęty uchwałą Nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” (M. P. poz. 1016). Zgodnie z art. 7 projektowanej ustawy Rada Ministrów, w terminie 9 miesięcy od dnia jej wejścia w życie, dokona zmian w „Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” uzupełniając go o wskazane inwestycje strategiczne. Rada Ministrów będzie również obowiązana do dokonania przeglądu postanowień innych programów infrastrukturalnych w celu ich dostosowania do zmienionego Programu wraz z datą jego przyjęcia. Rada Ministrów dokonując zmian w „Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” zgodnych z projektowaną ustawą będzie mogła

jednocześnie uzupełnić ten program o inne inwestycje, które będą niezbędne dla dynamicznego rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Projektowany art. 2 statuuje określone inwestycje strategiczne jako cele publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Nadanie tym inwestycjom takiego statusu ma na celu ułatwienie przeprowadzania procesów inwestycyjnych związanych z ich realizacją. Normatywnym źródłem pojęcia celów publicznych jest art. 21 ust. 2 Konstytucji RP, według którego wyłączenie jest dopuszczalne jedynie wówczas, gdy jest dokonywane na cele publiczne i za słusznym odszkodowaniem. Konstytucja RP nie zawiera jednak definicji celów publicznych, jak również nie określa wprost kryteriów ich uznawania. Cele publiczne stanowiące kryterium dopuszczalności ograniczenia konstytucyjnego prawa do własności mogą być określone tylko w ustawie. Ustawowa konieczność ustalenia celów publicznych znajduje przy tym zakotwiczenie nie tylko w art. 31 ust. 3 i w art. 64 ust. 3 Konstytucji RP, ale także w konstytucyjnej formule państwa prawnego oraz w samej treści art. 21 ust. 2 Konstytucji RP. Określony w projekcie ustawy katalog celów publicznych może zatem zostać wykorzystany do uzasadnienia dopuszczalności wyłączenia praw przysługujących do nieruchomości objętych procesem inwestycyjnym w zakresie realizacji inwestycji o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Projektowany art. 3 określa kompetencje podmiotu zarządzającego portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w zakresie koordynacji przebiegu realizacji danej inwestycji strategicznej. Do jego kompetencji należeć będzie w szczególności:

- 1) opracowanie harmonogramu przygotowania i realizacji inwestycji strategicznej;
- 2) monitorowanie wykonywania zadań zgodnie z harmonogramem realizacji inwestycji strategicznej;
- 3) monitorowanie realizacji inwestycji strategicznej oraz rekomendowanie działań usprawniających proces jej realizacji;
- 4) sporządzanie kwartalnych raportów z realizacji danej inwestycji strategicznej oraz sprawozdania o postępie realizacji inwestycji strategicznej.

Dodatkowo projekt ustawy stanowi, że kwortalne raporty z realizacji danej inwestycji strategicznej będą przedkładane w terminie do 15 dnia miesiąca następującego po zakończeniu kwartału kalendarzowego, a sprawozdania o postępie realizacji inwestycji strategicznej na każde żądanie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej we wskazanym przez niego terminie. Projekt określa również zawartość kwartalnych raporty z realizacji danej inwestycji strategicznej, a także przesądza, że będą one podlegać publikacji na stronie internetowej

właściwego podmiotu zarządzającego portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w terminie przedłożenia go ministrowi.

Projekt ustawy wprowadza zmiany do ustawy o portach i przystaniach morskich, których celem jest dostosowanie obowiązujących przepisów dotyczących funkcjonowania portów, a zwłaszcza własności nieruchomości położonych w granicach portów do współczesnych potrzeb gospodarczych, wymogów bezpieczeństwa oraz standardów Unii Europejskiej. Obecnie obowiązująca regulacja nie odpowiada w pełni na wyzwania związane z dynamicznym rozwojem sektora transportu morskiego, wzrostem znaczenia portów jako kluczowych elementów krajowej i międzynarodowej infrastruktury logistycznej i obronnej. Sytuacja majątkowa w granicach administracyjnych portów nie jest jednorodna i utrudnia zarządzanie portami morskim niepozwalając na skuteczne wykorzystywanie infrastruktury w sytuacjach wymagających zarządzania kryzysowego, co było szczególnie widoczne w przypadku kryzysu energetycznego. Obecny model zarządzania portamiorskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej opiera się na funkcjonowaniu państwowych spółek prawa handlowego będących zarządami portów. Spółki są właścicielami gruntów i infrastruktury na terenie portów, zazwyczaj oddawanych w długoletnie dzierżawy operatorom terminali prowadzącym działalność przeładunkową. Zarządy portów w swojej działalności kierują się zasadami ogólnymi prawa handlowego, aczkolwiek mają również szereg specyficznych uprawnień wynikających z ustawy o portach morskich na przykład prawo pierwokupu nieruchomości znajdujących się w granicach administracyjnych portu. Zarządy czerpią przychody z dzierżaw terenów portowych, opłat portowych oraz świadczenia usług na rzecz terminali np. dostarczania mediów. W założeniu nie są spółkami dywidendowymi, a zgromadzone środki reinwestują w rozwój infrastruktury portowej. Praktyka nie zawsze odpowiada zarysowanemu wyżej modelowi. W wyniku historycznych przekształceń własnościowych, również na sąsiadujących z portami terenach stoczniowych, niekiedy występuje niespójność pomiędzy terenami leżącymi w administracyjnych granicach portów, terenami będącymi własnością spółek zarządzających portami oraz terenami na których faktycznie prowadzona jest działalność przeładunkowa. Prowadzi to do nieefektywności działań zarządów portów, które znaczącą część swoich uprawnień czerpią ze stosunku własności wobec infrastruktury portowej a sytuacja prawna, a co za tym idzie np. struktura kosztów konkurencyjnych przedsiębiorstw przeładunkowych nie jest równa i może budzić zastrzeżenia co do zachowania zasad uczciwej konkurencji. W ostatnich latach obserwować możemy również próby wyłączania części terenów portowych z działalności przeładunkowej i przeznaczania ich na inne cele np. zabudowę mieszkaniową.

W związku z powyższym projektowana ustawa wprowadza zmiany do ustawy o portach i przystaniach morskich dodając m.in. definicję nabrzeża, zgodnie z którą będzie stanowić go budowla morska tworząca obudowę brzegu akwenu portu albo przystani morskiej, przeznaczona do postoju i przeładunku jednostek pływających, do celów komunikacyjnych, spacerowych, pasażerskich, przemysłu stocznioowego albo do składowania ładunków, o szerokości nie mniejszej niż 4 metry. Ponadto, w zakresie art. 3 ustawy o portach morskich i przystaniach morskich, w zakresie postępowania administracyjnego o udzielenie zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich, projekt ustawy proponuje uzupełnienie warunków, które mogą być zawarte przez ministra w treści decyzji administracyjnej w postaci możliwości zastrzeżenia warunku konieczności zbycia przez wnioskodawcę określonej części mienia lub zmiany celu gospodarczego użytkowania wieczystego lub zmiany celu gospodarczego użytkowania wieczystego wraz z terminem spełnienia warunku. Tego rodzaju rozwiązanie pozwoli w większym stopniu na zapewnieniu celu tego postępowania administracyjnego.

W postępowaniu administracyjnym w przedmiocie uzyskania statusu podmiotu dominującego proponuje się wprowadzenie wyraźnego rozwiązania, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w treści decyzji administracyjnej może określić dodatkowy warunek dotyczący w szczególności konieczności zbycia przez podmiot występujący o zgodę na uzyskanie statusu podmiotu dominującego albo zmiany celu gospodarczego użytkowania wieczystego. Tego rodzaju rozwiązanie pozwoli w większym stopniu na zapewnieniu celu tego postępowania administracyjnego.

Projekt ustawy przewiduje również wprowadzenie w art. 3b zmienianej ustawy o portach i przystaniach morskich dodatkowego rozwiązania w zakresie skutków uzyskania statusu podmiotu dominującego z naruszeniem art. 3b ust. 1 lub pomimo odmowy udzielenia zgody na uzyskanie statusu podmiotu dominującego. Obok rozwiązań obowiązujących na gruncie ust. 6-8, projekt ustawy przewiduje przyjęcie rozwiązania, że w takiej sytuacji przyjmuje się, że w razie uzyskania statusu podmiotu dominującego z naruszeniem przepisów ustawy umowa użytkowania wieczystego jest wykonywana przez podmiot, w stosunku do którego uzyskano status podmiotu dominującego, z naruszeniem prawa, a właściwy organ żąda rozwiązania prawa użytkowania wieczystego przed upływem ustalonego okresu stosownie do

art. 240 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny w odniesieniu do nieruchomości położonych w granicach portów i przystani morskich. Rozwiązanie nastąpi na podstawie prawomocnego orzeczenia sądu i z zapewnieniem kontroli instancyjnej.

Jednocześnie do rozwiązania umowy użytkowania wieczystego w sytuacji powyżej wskazanej zastosowanie znajdują przepisy art. 33 ust. 2 i 3a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Zgodnie z art. 33 ust. 2 powołanej ustawy w razie wygaśnięcia użytkowania wieczystego na skutek upływu okresu ustalonego w umowie albo na skutek rozwiązania umowy przed upływem tego okresu, użytkownikowi wieczystemu przysługuje wynagrodzenie za wzniesione przez niego lub nabyte na własność budynki i inne urządzenia. Wynagrodzenie powinno być równe wartości tych budynków i urządzeń określonej na dzień wygaśnięcia użytkowania wieczystego. Za budynki i inne urządzenia wzniesione wbrew postanowieniom umowy wynagrodzenie nie przysługuje. Natomiast stosownie do art. 33 ust. 3a ustawy o gospodarce nieruchomościami w razie rozwiązania umowy użytkowania wieczystego przed upływem okresu ustalonego w umowie zwraca się sumę opłat rocznych wniesionych z tego tytułu za niewykorzystany okres użytkowania wieczystego. Opłaty podlegają waloryzacji. Maksymalna wysokość kwoty podlegającej zwrotowi nie może przekraczać wartości prawa użytkowania wieczystego określonej na dzień rozwiązania umowy.

Zmiana art. 4b ustawy o portach i przystaniach morskich polega na dodaniu kolejnej przesłanki umożliwiającej wystąpienie przez podmiot zarządzający do sądu z żądaniem rozwiązania umowy użytkowania wieczystego nieruchomości lub jej części, położonych w granicach portu lub przystani morskiej, przed upływem ustalonego okresu stosownie do art. 240 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny, w przypadku gdy dla inwestycji, o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wydana została prawomocna decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a w liniach rozgraniczających teren tej inwestycji znajdują się nieruchomości lub ich części, które są niezbędne do przygotowanie i realizacji inwestycji.

Wystąpienie z żądaniem rozwiązania umowy użytkowania wieczystego warunkowane jest zatem istnieniem w obrocie prawnym prawomocnej decyzji celu publicznego, o której mowa w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która obejmuje nieruchomości lub ich części które są niezbędne do przygotowanie i realizacji inwestycji o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Rozwiązanie umowy ustanowienia użytkowania wieczystego jest przymusowym sposobem przedterminowego zakończenia takiej umowy, chociaż wskazać należy, że zgodnie z utrwalonym poglądem doktryny art. 240 Kodeksu cywilnego dotyczy również sytuacji, w której prawo użytkowania wieczystego zostało ustanowione w inny sposób niż na podstawie umowy (np. w drodze decyzji administracyjnej, czy też na podstawie wyroku sądu).

Kolejnym przepisem, który daje podstawę do rozwiązania umowy ustanowienia użytkowania wieczystego jest art. 33 ust. 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami, zgodnie z którym właściwy organ może żądać rozwiązania umowy użytkowania wieczystego przed upływem ustalonego okresu stosownie do art. 240 Kodeksu cywilnego, jeżeli użytkownik wieczysty korzysta z tej nieruchomości w sposób sprzeczny z ustalonym w umowie, a w szczególności, jeżeli nie zabudował jej w ustalonym terminie. Należy zaznaczyć, iż co do zasady z ww. przepisów, jak również z dodawanego przepisu zawartego w projekcie ustawy wynika uprawnienie właściciela gruntu do żądania rozwiązania umowy o ustanowienie użytkowania wieczystego poprzez sąd, nie zaś do złożenia jednostronnego oświadczenia woli o rozwiązaniu takiego stosunku prawnego. Użytkownik wieczysty będzie miał zatem zapewnioną ochronę w ramach przysługujących gwarancji procesowych, gdzie niezależny sąd zbada zasadność rozwiązania prawa użytkowania wieczystego.

Skutkiem rozwiązania umowy użytkowania wieczystego przed upływem okresu, na który została ona zawarta jest obowiązek zwrotu sumy opłat rocznych wniesionych z tego tytułu za niewykorzystany okres użytkowania wieczystego, z tym zastrzeżeniem, że maksymalna wysokość kwoty podlegającej zwrotowi nie może przekraczać wartości prawa użytkowania wieczystego określonej na dzień rozwiązania umowy. Opłaty te podlegają waloryzacji.

Z momentem wygaśnięcia wieczystego użytkowania na skutek rozwiązania wygasa także związane z tym prawem prawo własności budynków i innych urządzeń wzniesionych na nieruchomości gruntowej. Tym samym właścicielem tych budynków i urządzeń staje się z mocy prawa właściciel nieruchomości gruntowej. Użytkownikowi wieczystemu przysługuje wynagrodzenie za wzniesione przez niego (względnie nabyte) budynki i urządzenia. Zasadą jest, że wynagrodzenie to powinno odpowiadać wartości budynków i urządzeń. Należy jednak wskazać, że art. 239 § 2 pkt 4 Kodeksu cywilnego przewiduje, że umowa o oddanie nieruchomości gruntowej w użytkowanie wieczyste powinna określać wynagrodzenie należne użytkownikowi wieczystemu za budynki lub urządzenia istniejące na gruncie w dniu wygaśnięcia użytkowania wieczystego.

W dodawanym ust. 3 zmienianego art. 4b ustawy o portach i przystaniach morskich przewidziano możliwość wystąpienia przez podmiot zarządzający z wnioskiem o wywłaszczenie nieruchomości lub ich części stanowiących nadbrzeże, w przypadku kiedy tereny, na których się znajdują te nieruchomości zostały objęte inwestycją o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, dla której została wydana prawomocna decyzja celu publicznego, o której mowa w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Wniosek o wywłaszczenie jest procedowany w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Projektowany przepis wskazuje podmiot właściwy do wystąpienia z wnioskiem o wywłaszczenie.

Z ustawowej deklaracji zawartej w art. 112 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami wynika, że przepisy o wywłaszczaniu, a więc i samą instytucję wywłaszczenia, stosuje się jedynie wtedy, jeżeli określona nieruchomość przeznaczona została na cele publiczne w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo dla określonej nieruchomości wydana została decyzja o ustaleniu na niej lokalizacji inwestycji celu publicznego.

Tryb wydania decyzji ustalającej lokalizację inwestycji celu publicznego stanowi *lex specialis* wobec ogólnie obowiązujących uregulowań art. 36 i 37 KPA w zakresie braku załatwienia sprawy przez organ administracji w terminie przewidzianym ustawą. Jeżeli uprawniony do tego organ nie wyda w terminie 65 dni od dnia złożenia wniosku decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Po bezskutecznym upływie tego terminu organ wyższego stopnia wymierzy takiemu organowi w drodze postanowienia karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki.

Przewidziana w art. 5 nowelizacja ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych ma na celu doprecyzowanie, że w ramach inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego, które stanowią – roboty budowlane związane z przygotowaniem i realizacją budowy, przebudowy, remontu, montażu lub rozbiórki portu zewnętrznego, obejmujące m. in. infrastrukturę portową mieszczą się również nadbrzeża. Pozwoli to na zastosowanie uproszczonej procedury przyspieszającej prace związane z przygotowaniem do realizacji inwestycji w zakresie budowy portów zewnętrznych.

Projekt ustawy w art. 6 wprowadza również zmianę w art. 630 ustawy o obronie Ojczyzny precyzując w dodawanym przepisie, że w zakresie nieruchomości położonych na terenie portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej decyzję administracyjną o przeznaczeniu nieruchomości lub rzeczy ruchomej na cele świadczeń rzeczowych, w tym

planowanych do wykonania w razie ogłoszenia mobilizacji i w czasie wojny, wydaje właściwy dyrektor urzędu morskiego, z zastrzeżeniem, że podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku jest również podmiot zarządzający tym portem.

W zakresie „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, który zgodnie z projektem ustawy zostanie uzupełniony o określone w ustawie inwestycje strategiczne, projekt przewiduje, że w terminie 30 dni od dnia przyjęcia przez Radę Ministrów zmienionego Programu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przedstawi Sejmowi pisemne sprawozdanie, w którym zawarte zostaną w szczególności:

- 1) aktualny stan realizacji inwestycji strategicznych zawartych w zmienionym Programie;
- 2) aktualny harmonogram realizacji inwestycji strategicznych zawartych w zmienionym Programie;
- 3) informacja o zagrożeniach dla realizacji zmienionego Programu wraz z propozycją przeciwdziałania tym zagrożeniom.

Zgodnie z art. 9 projektu ustawy Rada Ministrów będzie przedkładać Sejmowi sprawozdanie z realizacji zmienionego Programu za rok poprzedni w terminie do dnia 30 czerwca każdego roku. Zakłada się w projekcie, że pierwsze sprawozdanie z realizacji zmienionego Programu Rada Ministrów przedłoży Sejmowi za rok 2026. W przypadku wystąpienia okoliczności zagrażających terminowej realizacji inwestycji strategicznych zawartych w zmienionym Programie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w terminie 30 dni od dnia ich wystąpienia, będzie zaś przedstawiał Prezesowi Rady Ministrów oraz Sejmowi pisemną informację w tej sprawie wraz z podjętymi i proponowanymi działaniami naprawczymi.

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

III. Skutki społeczne, finansowe i gospodarcze wprowadzenia ustawy

Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych zagwarantowanych w ustawie skutkować będzie dalszym dynamicznym wzrostem przeładunków w polskich portach, tworzeniem nowych miejsc pracy, zwiększaniem atrakcyjności inwestycyjnej Polski oraz potencjału strategicznego odstraszania a co za tym idzie bezpieczeństwa narodowego. Ich dokładna wielkość jest niemożliwa do oszacowania, ale biorąc pod uwagę obecną skalę pozytywnych zjawisk gospodarczych indukowanych przez działalność portów morskich możemy mówić o korzyściach w skali dziesiątek miliardów.

W zakresie prawnym projekt ustawy przewiduje najdalej idące skutki w zakresie wypowiedzenia umów użytkowania wieczystego. Uzasadnieniem jest konieczność zapewnienia bezpieczeństwa państwa poprzez kontrolę na urządzeniach infrastruktury krytycznej oraz realizacji zmienianego „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”. Projekt ustawy przyczyni się również do uporządkowania stosunków właścicielskich w portach i realizacji umów zgodnie z obowiązującymi przepisami. Projekt ustawy nie będzie pociągał skutków finansowych dla budżetu państwa.

Przewidziane w projektowanej ustawie nowe kompetencje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej pozwolą zapobiec niekontrolowanemu przejęciu infrastruktury portowej przez nowy podmiot, który nie był stroną umowy użytkowania wieczystego, a który w trakcie jej wykonywania faktycznie objął kierownictwo nad użytkownikiem wieczystym. Pozwoli to w przyszłości uniknąć sytuacji, w których strategiczne z punktu widzenia bezpieczeństwa Polski obszary będą mogły zostać przekazane innemu podmiotowi bez zgody ministra oraz zabezpieczy ważne interesy kraju poprzez usankcjonowanie uzyskania statusu podmiotu dominującego z naruszeniem przepisów prawa.

IV. Źródła finansowania

Projekt ustawy nie pociąga za sobą dodatkowego obciążenia budżetu państwa względem obciążeń przyjętych na podstawie wiążących ustaw i uchwał Rady Ministrów.

V. Konsultacje społeczne

Przedkładany projekt ustawy nie był poddany konsultacjom społecznym.

Projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do projektowanej ustawy środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Projektowane przepisy są zgodne z zasadami proporcjonalności, uzasadnionego i niedyskryminującego charakteru. Przepisy projektu ustawy są uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego i tym samym nie wykraczają poza to, co niezbędne.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu 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), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt nie zawiera przepisów regulacyjnych lub przepisów określających wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 334).