



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-138-01

Druk nr 27
Warszawa, 31 października 2001 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 gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych.

Jednocześnie, z uwagi na pilność i wagę sprawy, uprzejmie proszę Pana Marszałka o umieszczenie projektu ustawy w porządku obrad najbliższego posiedzenia Sejmu.

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

Ponadto uprzejmie informuję, że do reprezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Infrastruktury Marek Pol.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

2001 r.

o gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych.

Art. 1.

1. Udziela się przewoźnikom lotniczym gwarancji Skarbu Państwa obejmującej odpowiedzialność przewoźnika wykonującego przewozy lotnicze, będącego rezydentem w rozumieniu ustawy z dnia 18 grudnia 1998 r. - Prawo dewizowe (Dz. U. Nr 160, poz. 1063, z 1999 r. Nr 83, poz. 931 oraz z 2000 r. Nr 103, poz. 1099), za szkody wobec osób trzecich związane z eksploatacją statków powietrznych, powstałe w wyniku wojny lub aktów terroru, o ile wartość szkody przewyższa kwotę 50 000 000 USD.
2. Łączna wartość gwarancji, o której mowa w ust. 1, dla wszystkich przewoźników lotniczych wynosi 1 000 000 000 USD.
3. Gwarancja jest ważna do dnia 30 czerwca 2002 r.
4. Upoważnia się ministra właściwego do spraw finansów publicznych do zawarcia, w imieniu Skarbu Państwa, umów gwarancji.

Art. 2.

Do gwarancji, o której mowa w art. 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 30 czerwca 2000 r. o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców (Dz. U. Nr 60, poz. 704) oraz ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. Nr 79, poz. 484 i Nr 80, poz. 511, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, Nr 60, poz. 693 i Nr 86, poz. 958 oraz z 2001 r. Nr 16, poz. 167 i Nr 81, poz. 876).

Art. 3.

Przepisy ustawy stosuje się do działań związanych z udzielaniem gwarancji, o której mowa w art. 1, podejmowanych od dnia 24 września 2001 r.

Art. 4.

Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

U Z A S A D N I E N I E

W związku z aktami terroru, jakie miały miejsce na terenie USA w dniu 11 września 2001 r., reasekuratorzy ubezpieczeniowi krajowych przewoźników lotniczych zaprzestali ubezpieczania od ryzyka wojennego i aktów terroru wobec osób trzecich powyżej kwoty szkody w wysokości 50 000 000 USD.

Brak ochrony ubezpieczeniowej oznaczał dla krajowych przedsiębiorstw lotniczych konieczność zaprzestania działalności operacyjnej od dnia 24 września 2001 r., od godz. 23.59 GMT, gdyż ew. szkoda oznaczała ryzyko odpowiedzialności wielokrotnie przewyższającej wartość majątku przewoźników. W przypadku dochodzenia odszkodowań od akcjonariuszy spółki PLL LOT S.A. przed sądami amerykańskimi, istniałoby ryzyko odpowiedzialności Skarbu Państwa jako akcjonariusza.

Dla polskich przewoźników lotniczych powstała sytuacja może prowadzić do załamania umów leasingowych z właścicielami eksploatowanych samolotów, którzy wymagają gwarancji finansowych na kwotę do 1 mld USD, co mogłoby spowodować wypowiedzenie tych umów, a w konsekwencji odebranie samolotów przewoźnikom.

Ponadto, brak odpowiednich zabezpieczeń finansowych mógłby oznaczać dla polskich przewoźników rozwiązanie umów o korzystaniu z przestrzeni powietrznej innych

państw, co uniemożliwiłoby wykonywanie lotów międzynarodowych.

W tej sytuacji Minister Finansów, działając w stanie wyższej konieczności, po otrzymaniu pisemnego polecenia od Prezesa Rady Ministrów, w dniu 24 września 2001 r. udzielił gwarancji Skarbu Państwa obejmującej odpowiedzialność przewoźnika wykonującego przewozy lotnicze, będącego rezydentem w rozumieniu prawa dewizowego.

Pomimo udzielenia gwarancji, której termin ważności upływa w dniu 31 października 2001 r., istnieje konieczność przedłużenia lub udzielenia nowej gwarancji na okres do dnia 30 czerwca 2002 r.

Komercyjne ubezpieczenia od wyżej wspomnianego ryzyka powodują konieczność poniesienia przez przewoźników wysokich kosztów w sytuacji, gdy ich kondycja finansowa uległa znacznemu pogorszeniu w związku ze znacznym zmniejszeniem się przewozów po atakach terrorystycznych, które miały miejsce na terenie USA. Konieczność uchwalenia projektowanej ustawy jest związana z faktem, że obowiązujące ustawy nie dają podstaw prawnych do udzielenia gwarancji Skarbu Państwa za szkody spowodowane wojną lub aktami terroru, a zgodnie z art. 216 ust. 4 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej gwarancje takie muszą mieć podstawę ustawową. Ustawa o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. Nr 79, poz. 484 z późn. zm.) stanowi, że na mocy tej ustawy mogą być udzielane poręczenia lub gwarancje Skarbu Państwa spłaty kredytów bankowych

i emisji obligacji. Ustawa o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne umożliwia również udzielenie gwarancji naprawienia szkód powstałych w wyniku niewykonania lub nienależytego wykonania przez państwowe osoby prawne umów związanych z realizacją przedsięwzięć inwestycyjnych. Gwarancja ta może być udzielona w związku z realizacją na terenie Rzeczypospolitej Polskiej inwestycji o szczególnym znaczeniu dla gospodarki narodowej, dotyczącej rozwoju infrastruktury lub ochrony środowiska.

Również poręczenia i gwarancje udzielane przez BGK ze środków Krajowego Funduszu Poręczeń Kredytowych, o których mowa w rozdziale 9 ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, nie pozwalają na udzielenie gwarancji dla przewoźników lotniczych.

Pozostałe obowiązujące ustawy odnoszące się do problematyki gwarancji lub poręczeń Skarbu Państwa wprowadzają rozwiązania, które nie dają podstawy do udzielenia tego typu gwarancji, gdyż dotyczą one innych sektorów gospodarki (hutnictwo, gospodarka mieszkaniowa) bądź konkretnych przedsiębiorstw (PKP S.A., PKO BP S.A.).

Udzielenie omawianych gwarancji niesie za sobą skutki budżetowe w postaci ryzyka wypłaty odszkodowań o równowartości, łącznie dla wszystkich przewoźników lotniczych, 1 mld USD. Przedsiębiorstwa lotnicze i ubezpieczyciele dążą do zminimalizowania tego ryzyka przez wprowadzenie procedur w zakresie kontroli.

Ponadto, przewoźnicy informują, że nie wykonują i nie będą wykonywać przewozów lotniczych na terenach objętych wojną. Wspomniane wyżej ryzyko dotyczy okresu do dnia 30 czerwca 2002 r. Ustawa budżetowa określa na rok 2001 łączny limit poręczeń i gwarancji udzielonych przez Skarb Państwa na kwotę 15 mld zł, w tym 1 mld zł z tytułu gwarancji naprawienia szkód (rozdział 4 ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne). Do dnia 25 października 2001 r. limit ten został wykorzystany w kwocie 8,009 mld zł, a udzielona gwarancja dla przewoźników lotniczych obciąża ten limit kwotą 4,1305 mld zł (na dzień udzielenia gwarancji) i nie powoduje ona przekroczenia limitu ustawowego. Należy jednocześnie zauważyć, że udzielona gwarancja nie spowoduje przekroczenia norm ostrożnościowych, o których mowa w art. 37 ustawy o finansach publicznych. Ryzyko przekroczenia limitów zawartych w obowiązujących ustawach minimalizuje krótki okres, na który udzielona jest gwarancja.

Brak gwarancji spowodowałby niepowetowane szkody wynikające z utraty przez krajowych przewoźników możliwości operowania na światowym rynku przewozów lotniczych.

Podobne rozwiązania prawne przyjęło wiele państw, mając na uwadze ochronę narodowych towarzystw lotniczych. Większość państw Unii Europejskiej, USA i Kanada wprowadziły wymagane gwarancje rządowe dla krajowych przewoźników lotniczych.

Proponowana regulacja, tak jak działania wprowadzone w innych państwach, ma charakter doraźny, do czasu unormowania się sytuacji na rynku ubezpieczeń lub wypracowania międzynarodowych rozwiązań systemowych w zakresie ograniczenia odpowiedzialności.

Z uwagi na zakres regulacji oraz wynikające z przepisów ustawy skutki gospodarcze i społeczne, proponuje się aby ustawa weszła w życie z dniem ogłoszenia. W przypadku tej ustawy, regulacja ta nie narusza zasad demokratycznego państwa prawnego.



**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
Jacek Saryusz-Wolski**

Sekr. Min. JSW *2664*/2001/DHP-ar

Warszawa,

30.10

2001 r.

**Pan
Aleksander Proksa
p.o. Sekretarza Rady Ministrów**

Opinia o zgodności:

- 1/ projektu zapisu do protokołu ustaleń z posiedzenia Rady Ministrów w dniu 30 października 2001 r.,
- 2/ projektu ustawy o gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych, 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. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jacka Saryusz-Wolskiego działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem zapisu do protokołu ustaleń z posiedzenia Rady Ministrów w dniu 30 października 2001 r. (pismo nr RM-21-204-01), uprzejmie informuje, że nie zgłaszam uwag.

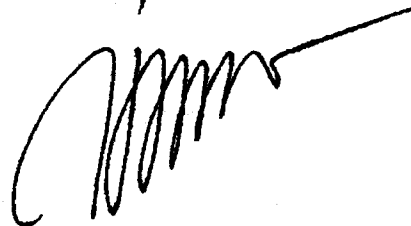
W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-138-01), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Projektowana regulacja ma na celu udzielenie gwarancji Skarbu Państwa obejmujących odpowiedzialność przewoźnika wykonującego przewozy lotnicze. Odpowiedzialność dotyczy szkód wobec osób trzecich związanych z eksploatacją statków powietrznych, powstałych w wyniku wojny lub aktów terroru. Konieczność udzielenia takiej gwarancji wynika z tego, iż – w związku z aktami terroru z dnia 11 września br. w USA – reasekuratorzy ubezpieczeniowi krajowych przewoźników

zaprzestali ubezpieczania od ryzyk wojennych i aktów terroru wobec osób trzecich powyżej kwoty szkody w wysokości 50 000 000 USD.

- II. Proponowana w opiniowanym projekcie forma wsparcia stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE). Zgodnie z brzmieniem w/w przepisu przez pomoc państwa rozumie się wszelką pomoc przyznaną przez państwo lub ze środków państwowych bez względu na formę. Art. 87 TWE wprowadza generalny zakaz wszelkiej pomocy świadczonej przez państwo, która przez uprzywilejowanie niektórych przedsiębiorstw lub niektórych gałęzi produkcji zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem.
- III. Pomoc państwa przewidziana w opiniowanym projekcie jest jednakże związana z nadzwyczajnymi wydarzeniami jakimi są niewątpliwie akty terroru, które miały miejsce 11 września br. w Waszyngtonie i Nowym Jorku. Pomoc państwa ma więc na celu zapobieżenie katastrofalnym dla linii lotniczych skutkom ww. wydarzeń w postaci zaprzestania wypłaty odszkodowań przez towarzystwa ubezpieczeniowe i w konsekwencji zaprzestania działalności operacyjnej, bowiem ewentualna szkoda (i towarzysząca jej odpowiedzialność przewoźnika) powstała w wyniku np. aktu terroru mogłaby przewyższyć wielokrotnie majątek przewoźnika. Proponowana w opiniowanym projekcie forma pomocy mieści się więc w definicji zawartej w art. 87 ust.2 pkt b) TWE. Przepis ten uznaje za zgodną z regułami wspólnego rynku pomoc państwa udzieloną w celu naprawienia szkód wyrządzonych przez klęski żywiołowe lub inne nadzwyczajne wydarzenia.
- IV. W konkluzji stwierdzam, że przedłożony projekt ustawy o gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej

Z poważaniem ,



Do uprzejmej wiadomości:
Pan Marek Pol
Minister Infrastruktury

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 31 października 2001 r.

Cena - 0,57 zł + 22% VAT





**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**
Jacek Saryusz-Wolski

Sekr. Min. JSW/2664/2001/DHP-ar

Warszawa, 30.10 2001 r.

**Pan
Aleksander Proksa
p.o. Sekretarza Rady Ministrów**

Opinia o zgodności:

- 1/ projektu zapisu do protokołu ustaleń z posiedzenia Rady Ministrów w dniu 30 października 2001 r.,
- 2/ projektu ustawy o gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych, 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. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jacka Saryusz-Wolskiego działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem zapisu do protokołu ustaleń z posiedzenia Rady Ministrów w dniu 30 października 2001 r. (pismo nr RM-21-204-01), uprzejmie informuje, że nie zgłaszam uwag.

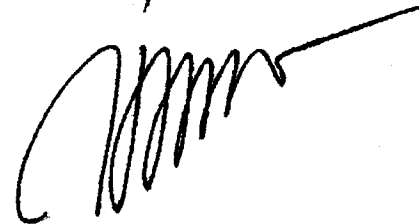
W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-138-01), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Projektowana regulacja ma na celu udzielenie gwarancji Skarbu Państwa obejmujących odpowiedzialność przewoźnika wykonującego przewozy lotnicze. Odpowiedzialność dotyczy szkód wobec osób trzecich związanych z eksploatacją statków powietrznych, powstałych w wyniku wojny lub aktów terroru. Konieczność udzielenia takiej gwarancji wynika z tego, iż – w związku z aktami terroru z dnia 11 września br. w USA – reasekuratorzy ubezpieczeniowi krajowych przewoźników

zaprzestali ubezpieczania od ryzyk wojennych i aktów terroru wobec osób trzecich powyżej kwoty szkody w wysokości 50 000 000 USD.

- II. Proponowana w opiniowanym projekcie forma wsparcia stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE). Zgodnie z brzmieniem w/w przepisu przez pomoc państwa rozumie się wszelką pomoc przyznaną przez państwo lub ze środków państwowych bez względu na formę. Art. 87 TWE wprowadza generalny zakaz wszelkiej pomocy świadczonej przez państwo, która przez uprzywilejowanie niektórych przedsiębiorstw lub niektórych gałęzi produkcji zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem.
- III. Pomoc państwa przewidziana w opiniowanym projekcie jest jednakże związana z nadzwyczajnymi wydarzeniami jakimi są niewątpliwie akty terroru, które miały miejsce 11 września br. w Waszyngtonie i Nowym Jorku. Pomoc państwa ma więc na celu zapobieżenie katastrofalnym dla linii lotniczych skutkom ww. wydarzeń w postaci zaprzestania wypłaty odszkodowań przez towarzystwa ubezpieczeniowe i w konsekwencji zaprzestania działalności operacyjnej, bowiem ewentualna szkoda (i towarzysząca jej odpowiedzialność przewoźnika) powstała w wyniku np. aktu terroru mogłaby przewyższyć wielokrotnie majątek przewoźnika. Proponowana w opiniowanym projekcie forma pomocy mieści się więc w definicji zawartej w art. 87 ust.2 pkt b) TWE. Przepis ten uznaje za zgodną z regułami wspólnego rynku pomoc państwa udzieloną w celu naprawienia szkód wyrządzonych przez klęski żywiołowe lub inne nadzwyczajne wydarzenia.
- IV. W konkluzji stwierdzam, że przedłożony projekt ustawy o gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej

Z poważaniem ,



Do uprzejmej wiadomości:
Pan Marek Pol
Minister Infrastruktury

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 31 października 2001 r.

Cena - 0,57 zł + 22% VAT

