



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-107-26

Druk nr 2995
Warszawa, 29 lipca 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam
Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych
jednostek pływających o długości do 24 m oraz
ustawy o bezpieczeństwie morskim.**

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych
został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim

Art. 1. W ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jednostce pływającej – należy przez to rozumieć jacht oraz jednostkę pływającą używaną do połowu ryb, o ile nie są urządzeniem wodnym w rozumieniu art. 16 pkt 65 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960 i 1535 oraz z 2026 r. poz. 445, 605 i 815), w szczególności mołem, pomostem lub przystanią, a także inną konstrukcją pływającą nieprzeznaczoną do uprawiania żeglugi;”

b) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9) numerze identyfikacyjnym – należy przez to rozumieć numer identyfikacyjny jednostki pływającej, którym jest oznakowany kadłub tej jednostki:

a) nadany przez producenta albo przez jednostkę notyfikowaną w procesie oceny pokonstrukcyjnej (module PCA) zgodnie z normą zharmonizowaną do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającej dyrektywę 94/25/WE (Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 90, z późn. zm.), dotyczącą identyfikacji jednostki i systemu kodowania dla małych statków, w szczególności numer HIN (Hull Identification Number), numer CIN (Craft Identification Number), numer WIN (Watercraft Identification Number),

b) inny niż wymieniony w lit. a;

10) indywidualnym numerze identyfikacyjnym (INI) – należy przez to rozumieć numer nadawany jednostkom pływającym przez organ rejestrujący podczas pierwszej rejestracji w rejestrze jachtów i innych jednostek pływających o

długości do 24 m, zwanym dalej „rejestrem”, w przypadku gdy jednostka pływająca nie posiada numeru identyfikacyjnego, o którym mowa w pkt 9 lit. a;”,

- c) w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 i 13 w brzmieniu:
- „12) dacie rocznicowej – należy przez to rozumieć dzień i miesiąc każdego roku, odpowiadające dacie rejestracji umieszczonej w dokumencie rejestracyjnym;
- 13) jednostce pływającej stanowiącej polską własność – należy przez to rozumieć:
- a) jacht morski:
- będący własnością podmiotów, o których mowa w art. 73 § 1 i 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski,
 - będący co najmniej w połowie własnością podmiotów, o których mowa w tiret pierwszym, jeżeli armator ma w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału,
- b) jacht śródlądowy lub śródlądową jednostkę pływającą:
- będące własnością podmiotów, o których mowa w art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 18),
 - będące co najmniej w połowie własnością podmiotów, o których mowa w tiret pierwszym, jeżeli armator ma w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału.”;

2) w art. 3 w ust. 1 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– o ile nie posiada innej niż polska przynależności oraz stanowi polską własność.”;

3) w art. 4:

a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwanego dalej ”rejestrem””,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b brzmieniu:

„3a. Rada Ministrów może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, zakazy w zakresie wpisywania jednostek pływających do rejestru i utrzymywania ich w rejestrze, jeżeli wymagają tego:

 - 1) ważny interes polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) obronność i bezpieczeństwo Rzeczypospolitej Polskiej;

- 3) bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny, w szczególności ochrona granicy państwowej;
- 4) ważny interes gospodarczy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z postanowień umów międzynarodowych, w szczególności z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych, przyjętych na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych.

3b. Zakazy, o których mowa w ust. 3a, mogą dotyczyć jednostek pływających będących przedmiotem własności lub współwłasności obywateli wskazanego państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub podmiotów mających siedzibę w tym państwie.”,

- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dokonując rejestracji jednostki pływającej, która nie posiada numeru identyfikacyjnego, o którym mowa w art. 2 pkt 9 lit. a, organ rejestrujący nadaje jej indywidualny numer identyfikacyjny (INI), o ile numer ten nie został wcześniej nadany. Indywidualny numer identyfikacyjny (INI) nie podlega zmianie w okresie istnienia jednostki pływającej.”,

- d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, właściciel jednostki pływającej trwale oznakowuje kadłub jednostki pływającej indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI). Jeżeli jednostka pływająca jest oznakowana numerem identyfikacyjnym, o którym mowa w art. 2 ust. 9 lit. b, indywidualny numer identyfikacyjny (INI) umieszcza się w bezpośrednim sąsiedztwie numeru identyfikacyjnego, zachowując jego widoczność.”,

- e) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, 1818 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 902 i 988).”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”;

4) po art. 4 dodaje się art. 4a i art. 4b w brzmieniu:

„Art. 4a. 1. Jednostka pływająca niepodlegająca obowiązkowi rejestracji podlega obowiązkowi przeglądu wstępnego przed:

- 1) wpisaniem do rejestru i uzyskaniem polskiej przynależności;
- 2) rozpatrzeniem wniosku o zmianę danych w rejestrze, jeżeli w związku ze zmianą właściciela lub współwłaściciela przestała stanowić polską własność.

2. Przegląd wstępny przeprowadza, na wniosek właściciela jednostki pływającej, uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529), zwana dalej „upoważnioną uznaną organizacją”.

3. Wniosek o przeprowadzenie przeglądu wstępnego zawiera informacje, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2.

4. Do wniosku o przeprowadzenie przeglądu wstępnego dołącza się dokumenty i materiały, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3.

5. Zakres przeglądu wstępnego obejmuje weryfikację:

- 1) zgodności informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie przeglądu wstępnego ze stanem faktycznym oraz dokumentami i materiałami, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3;
- 2) stanu ogólnego jednostki pływającej pod względem jej zdolności do uprawiania żeglugi w zakresie deklarowanym we wniosku o przeprowadzenie przeglądu wstępnego.

6. Przegląd wstępny jednostki pływającej, która posiada deklarację zgodności CE, może być przeprowadzony przy użyciu środków komunikacji elektronicznej. Decyzję o formie przeglądu podejmuje upoważniona uznana organizacja po analizie wniosku o przeprowadzenie przeglądu wstępnego.

7. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu wstępnego upoważniona uznana organizacja zamieszcza w rejestrze:

- 1) dokument potwierdzający pozytywny wynik przeglądu wstępnego;
- 2) informacje, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2;
- 3) dokumenty i materiały, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3.

8. Upoważniona uznana organizacja wydaje wnioskodawcy, w terminie nie przekraczającym 3 dni roboczych od dnia zakończenia przeglądu wstępnego, dokument

potwierdzający wynik przeglądu wstępnego, a w przypadku pozytywnego wyniku przeglądu – również unikalny kod umożliwiający dołączenie do wniosku o rejestrację dokumentów, materiałów i informacji wprowadzonych do rejestru przez tą organizację zgodnie z ust. 7.

9. Dane osobowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 i 3, przetwarzane w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia przeglądu wstępnego upoważniona uznana organizacja przechowuje przez okres nie dłuższy niż 10 lat od dnia zakończenia przeglądu wstępnego.

10. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy jednostek pływających stanowiących polską własność.

Art. 4b. 1. Przeprowadzenie przeglądu wstępnego, o którym mowa w art. 4a ust. 1, podlega opłacie.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, pobiera upoważniona uznana organizacja, która przeprowadza przegląd wstępny.

3. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1, ustala upoważniona uznana organizacja, biorąc pod uwagę długość jednostki pływającej, moc napędu mechanicznego, czas pracy potrzebny na przeprowadzenie przeglądu wstępnego oraz okoliczność czy przegląd ten jest przeprowadzany przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej.

4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 100 % przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym rok złożenia wniosku o przeprowadzenie przeglądu wstępnego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1749 oraz z 2026 r. poz. 26 i 425).

5. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi dochód upoważnionej uznanej organizacji.”;

5) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Art. 5a. 1. Wnioski lub inne pisma mogą być złożone do organu rejestrującego osobiście albo przez przedstawiciela ustawowego albo pełnomocnika. Wnosi się je pisemnie w postaci:

- 1) papierowej – w siedzibie organu rejestrującego albo
- 2) elektronicznej – za pośrednictwem konta wnioskodawcy utworzonego w systemie teleinformatycznym, w którym jest prowadzony rejestr.

2. Wniosek o rejestrację i wniosek o zmianę danych w rejestrze jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi przeglądu wstępnego składa się w postaci elektronicznej.

3. Uwierzytelnienie wnioskodawcy w systemie, w którym jest prowadzony rejestr, wymaga potwierdzenia tożsamości zgodnie z art. 20a ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2025 r. poz. 1703 oraz z 2026 r. poz. 160) lub za pomocą kwalifikowanego podpisu elektronicznego.

4. Jeżeli wnioski lub inne pisma zostały sporządzone w postaci papierowej, organ rejestrujący wprowadza ich odwzorowanie w postaci elektronicznej do rejestru.

5. Organ rejestrujący doręcza wnioskodawcy pisma w postaci:

- 1) papierowej – przesyłką rejestrowaną w rozumieniu art. 3 pkt 23 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 558), albo przez swoich pracowników lub inne upoważnione osoby lub organy, albo przez operatora wyznaczonego z wykorzystaniem publicznej usługi hybrydowej w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 3 i 507), jeżeli wnioski lub inne pisma zostały sporządzone w postaci papierowej przez wnioskodawcę;
- 2) elektronicznej – za pośrednictwem konta wnioskodawcy utworzonego w systemie teleinformatycznym, jeżeli wnioski lub inne pisma zostały sporządzone w postaci elektronicznej przez wnioskodawcę lub w trakcie procedowania sprawy wnioskodawca wniósł wniosek lub inne pismo w postaci elektronicznej.

6. Do doręczania pism w postaci określonej w ust. 5 pkt 1 stosuje się przepisy art. 40–48 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691).

7. Do ustalenia daty doręczenia, o którym mowa w ust. 5 pkt 2, stosuje się odpowiednio art. 42 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych, a w zakresie warunków wystawienia dowodów otrzymania stosuje się odpowiednio art. 41 tej ustawy.

8. Do doręczenia pism drogą elektroniczną stosuje się przepisy ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych w zakresie określonym w niniejszej ustawie.”;

- 6) w art. 6:
 - a) w ust. 1:

- po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) dokumentu potwierdzającego pozytywny wynik przeglądu wstępnego, o którym mowa w art. 4a ust. 7 pkt 1, w przypadku jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi przeglądu wstępnego;”,
- w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:
„a) o właścicielu i współwłaścicielach oraz armatorze, jeżeli nie jest nim właściciel:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - numer PESEL, a w przypadku jego braku – datę i miejsce urodzenia oraz serię, numer i datę ważności paszportu lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość – w przypadku osób fizycznych,
 - NIP w przypadku osób prawnych oraz jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej albo inny odpowiedni identyfikator – w przypadku podmiotów zagranicznych,
 - obywatelstwo (obywatelstwa) – w przypadku osób fizycznych,
 - adres zamieszkania albo adres siedziby,
 - wielkość udziału właściciela w prawie własności jednostki pływającej,
 - adres do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - adres poczty elektronicznej armatora w przypadku jednostki, o której mowa w art. 4a ust. 1, a w przypadku armatorów innych jednostek – jeżeli posiadają,
 - numer telefonu armatora w przypadku jednostki, o której mowa w art. 4a ust. 1, a w przypadku armatorów innych jednostek – jeżeli posiadają.”,
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:
„Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, 1818 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 902 i 988).”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”,

- c) w ust. 3 po wyrazach „uprawianie żeglugi przez armatora,” dodaje się wyrazy „o ile nie jest nim właściciel, i”,
- d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
 - „3a. Wniosek o rejestrację zawiera oświadczenie, że jednostka pływająca nie jest urządzeniem wodnym w rozumieniu art. 16 pkt 65 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, w szczególności mołem, pomostem lub przystanią, a także inną konstrukcją pływającą nieprzeznaczoną do uprawiania żeglugi.
 - 3b. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3a, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, 1818 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 902 i 988).”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”,
- e) uchyla się ust. 5,
- f) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
 - „6. W przypadku gdy do składanego w postaci elektronicznej wniosku o rejestrację albo wniosku o zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego wnioskodawca dołącza odwzorowania cyfrowe dokumentów, których oryginały posiada wyłącznie w postaci papierowej, organ rejestrujący może żądać okazania oryginałów tych dokumentów przed wydaniem dokumentu rejestracyjnego.”;
- 7) w art. 8 w zdaniu drugim po wyrazach „rezerwowana jest” dodaje się wyrazy „, w drodze decyzji,”;
- 8) w art. 9:
 - a) w ust. 2 kropkę na końcu zdania zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy „jednak nie dłużej niż przez 60 dni.”,
 - b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
 - „2a. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 2, nie uprawnia do uprawiania żeglugi na jednostce pływającej i jej eksploatacji na wodzie do czasu wpisania jednostki pływającej do rejestru.”,
 - c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Decyzję o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru albo o odmowie zmiany danych w rejestrze wydaje organ rejestrujący, w przypadku gdy:

- 1) do jednostki pływającej nie stosuje się przepisów ustawy lub
- 2) dane zawarte we wniosku o rejestrację albo we wniosku o zmianę danych w rejestrze nie są zgodne ze stanem faktycznym, lub
- 3) brak jest dokumentu potwierdzającego pozytywny wynik przeglądu wstępnego, o którym mowa w art. 4a ust. 7 pkt 1, lub
- 4) na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym uzyskał informację, że jednostka pływająca lub silnik jednostki pływającej zostały skradzione, przywłaszczone, utracone lub są poszukiwane jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym, lub
- 5) jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innym ważnym interesem publicznym, lub
- 6) obowiązuje zakaz określony w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 3a i 3b.”;

9) po art. 10 dodaje się art. 10a–10e w brzmieniu:

„Art. 10a. 1. W celu zapewnienia aktualności danych w rejestrze właściciel jednostki pływającej w okresie od 90 dni przed upływem co piątej daty rocznicowej do 30 dni przed upływem tej daty składa do organu rejestrującego, który wydał dokument rejestracyjny jednostki pływającej, wniosek o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) informacje, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2;
- 2) informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 – jeżeli informacje te były zawarte we wniosku o rejestrację jednostki pływającej;
- 3) oświadczenie o aktualności danych zawartych w rejestrze.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składany po raz pierwszy zawiera oświadczenie, że jednostka pływająca nie jest urządzeniem wodnym w rozumieniu art. 16 pkt 65 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, w szczególności mołem, pomostem lub przystanią, a także inną konstrukcją pływającą nieprzeznaczoną do uprawiania żeglugi.

4. Oświadczenie, o którym mowa odpowiednio w ust. 2 pkt 3 i ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, 1818 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 902 i 988)”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

5. W przypadku gdy właściciel jednostki pływającej, składając wniosek, o którym mowa w ust. 1, stwierdzi, że dane w rejestrze wymagają zmiany, wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, składa wniosek o zmianę danych w rejestrze, a oświadczenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, dotyczy danych nieobjętych wnioskiem o zmianę danych w rejestrze. Do wniosku o zmianę danych w rejestrze dołącza się odpowiednią dokumentację poświadczającą zaistniałą zmianę.

6. Organ rejestrujący potwierdza ważność dokumentu rejestracyjnego i wskazuje okres, w którym należy złożyć kolejny wniosek, o którym mowa w ust. 1, dokonując wpisu w rejestrze.

Art. 10b. 1. Organ rejestrujący, który wydał dokument rejestracyjny jednostki pływającej, zawiesza, w drodze decyzji, ważność tego dokumentu rejestracyjnego, w przypadku gdy:

- 1) właściciel nie złożył w terminie kompletnego wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego zgodnie z art. 10a;
- 2) stwierdził on niezgodność danych zawartych we wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego ze stanem faktycznym, a wnioskodawca, w przypadku, o którym mowa w art. 10a ust. 5, nie złożył wniosku o zmianę danych w rejestrze w zakresie stwierdzonej niezgodności.

2. W okresie zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego, a w przypadku jednostki pływającej, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, w terminie 6 miesięcy od dnia doręczenia decyzji o zawieszeniu ważności tego dokumentu, właściciel może złożyć wniosek o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego.

3. W przypadku potwierdzenia ważności dokumentu rejestracyjnego zgodnie z art. 10a ust. 6 decyzja, o której mowa w ust. 1, traci moc w całości, a organ rejestrujący cofa zawieszenie, o którym mowa w ust. 1, przez dokonanie wpisu w rejestrze.

Art. 10c. Organ administracji publicznej albo upoważniona uznana organizacja może wystąpić do organu rejestrującego z wnioskiem o wykreślenie z rejestru jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji w przypadku, gdy nie otrzyma odpowiedzi na wezwanie skierowane na adres do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a tiret siódmym.

Art. 10d. 1. W przypadku jachtu morskiego, który podlega obowiązkowi inspekcji państwa bandery i posiadania karty bezpieczeństwa wydanej na podstawie art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ale nie posiada tego dokumentu, organ rejestrujący, który wydał dokument rejestracyjny, na wniosek organu inspekcyjnego albo upoważnionej uznanej organizacji zawiesza, w drodze decyzji, ważność dokumentu rejestracyjnego.

2. W okresie zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego, a w przypadku jednostki pływającej, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, w terminie 6 miesięcy od dnia doręczenia decyzji o zawieszeniu ważności tego dokumentu, właściciel może złożyć wniosek o przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego.

3. Wniosek o przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 2, zawiera numer dokumentu rejestracyjnego, którego ważność ma być przywrócona. Do wniosku dołącza się ważną kartę bezpieczeństwa.

4. W przypadku przywrócenia ważności dokumentu rejestracyjnego decyzja, o której mowa w ust. 1, traci moc w całości, a organ rejestrujący cofa zawieszenie, o którym mowa w ust. 1, i przywraca jego ważność przez dokonanie wpisu w rejestrze.

Art. 10e. W okresie zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego uprawianie żeglugi na jednostce pływającej i jej eksploatacja na wodzie są zabronione.”;

10) w art. 11:

a) w ust. 2:

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a–2c w brzmieniu:

- „2a) gdy ważność dokumentu rejestracyjnego została zawieszona na podstawie art. 10b ust. 1 i nie złożono kompletnego wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego zgodnie z art. 10b ust. 2 – w przypadku jednostki pływającej, która nie podlega obowiązkowi rejestracji;
- 2b) gdy organ administracji publicznej albo upoważniona uznana organizacja wystąpi z wnioskiem, o którym mowa w art. 10c;

- 2c) gdy ważność dokumentu rejestracyjnego została zawieszona na podstawie art. 10d ust. 1 i nie złożono kompletnego wniosku o przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego zgodnie z art. 10d ust. 2 – w przypadku jednostki pływającej, która nie podlega obowiązkowi rejestracji;”,
- w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) gdy obowiązuje zakaz określony w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 3a i 3b.”,
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Właściciel jednostki pływającej, która została wykreślona z rejestru z urzędu, jest obowiązany do:
 - 1) zwrócenia dokumentu rejestracyjnego do organu rejestrującego albo
 - 2) dokonania samodzielnego fizycznego anulowania dokumentu rejestracyjnego przez jego uszkodzenie polegające na odcięciu prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², i złożenia organowi rejestrującemu oświadczenia o dokonaniu tej czynności– w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o wykreśleniu z rejestru.”,
- c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:
„Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, 1818 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 902 i 988).”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”,
- d) w ust. 4 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 395 i 731)”;
- 11) po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu:
„Art. 11a. Organ rejestrujący dokonuje fizycznego anulowania dokumentu rejestracyjnego w przypadkach, o których mowa w art. 10 ust. 3 i art. 11 ust. 3 pkt 1, przez jego uszkodzenie polegające na odcięciu prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm². Unieważniony dokument rejestracyjny zwraca się właścicielowi na jego wniosek albo niszczy.”;
- 12) w art. 12 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 572)”;

13) w art. 14:

a) w ust. 2:

- po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) dotyczące dokumentu potwierdzającego pozytywny wynik przeglądu wstępnego, o którym mowa w art. 4a ust. 7 pkt 1, jeżeli jednostka pływająca podlega obowiązkowi jego wykonania;”,
- pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) wskazanie podstawy i datę:
 - zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego,
 - cofnięcia zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego,
 - przywrócenia ważności dokumentu rejestracyjnego,
 - potwierdzenia ważności dokumentu rejestracyjnego,
 - wykreślenia jednostki pływającej z rejestru;”,

b) w ust. 3 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) upoważnioną uznaną organizację – w zakresie dokumentów, materiałów i informacji, o których mowa w art. 4a ust. 7.”,

c) w ust. 4 po wyrazach „Właściciel lub armator jednostki pływającej, używając unikalnego kodu, o którym mowa” dodaje się wyraz „w”;

14) w art. 15 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Osoby zainteresowane mogą nieodpłatnie zweryfikować elektronicznie w rejestrze:

- 1) czy jednostka pływająca jest wpisana do rejestru – pod warunkiem wskazania numeru rejestracyjnego tej jednostki;
- 2) czy dokument rejestracyjny jest ważny – pod warunkiem wskazania serii i numeru tego dokumentu.”;

15) w art. 18:

a) w ust. 1 w pkt 5 po wyrazach „art. 15 ust. 1” dodaje się przecinek i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:

- „6) potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego,
- 7) przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego”,

b) w ust. 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Dowód wniesienia opłaty wnioskodawca dołącza do wniosku.”,

c) w ust. 3:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) pkt 1–3, 6 i 7 nie może przekroczyć 100 %,”,
- część wspólna otrzymuje brzmienie:
„– przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym rok wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie ust. 10, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.”,
- d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:
„7. Część opłaty za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1–3, 6 i 7, w wysokości 10 %, stanowi niepodatkową należność budżetu państwa o charakterze publicznoprawnym w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1483, z późn. zm.¹⁾).”,
- e) ust. 10 otrzymuje brzmienie:
„10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, uwzględniając koszt produkcji dokumentu rejestracyjnego posiadającego odpowiednie zabezpieczenia, wielkość jednostki pływającej oraz fakt, czy podlega ona obowiązkowi rejestracji, czy jest rejestrowana na wniosek właściciela, a także koszt wykonania odpisu lub wyciągu.”;
- 16) w art. 19:
 - a) w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) uprawia żeglugę lub w inny sposób eksploatuje na wodzie jednostkę pływającą, której ważność dokumentu rejestracyjnego została zawieszona,”,
 - b) w ust. 3 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) starosta, który ujawnił wykroczenie.”;
- 17) w art. 28 uchyla się ust. 5.

Art. 2. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529):

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 1844 i 1846 oraz z 2026 r. poz. 426, 635, 680 i 912.

1) w art. 17 w ust. 1a pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Szczecinie, z wyjątkiem powiatów: kołobrzeskiego, świdwińskiego, drawskiego, wałęckiego, koszalińskiego, sławieńskiego, szczecineckiego oraz białogardzkiego, dla których właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Kołobrzegu;

2) kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, podlaskiego, podkarpackiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Gdyni, z wyjątkiem powiatów: słupskiego, bytowskiego, człuchowskiego, lęborskiego oraz chojnickiego, dla których właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Ustce.”;

2) w art. 19a uchyla się ust. 2;

3) w art. 23 po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Karty bezpieczeństwa dla jachtów morskich o długości do 24 m wydaje uznana organizacja upoważniona w zakresie, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 1, i ustala w nich skład załogi jachtu niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego. Przepisy art. 80 ust. 1 i 1a stosuje się odpowiednio.”;

4) w art. 86 po ust. 3c dodaje się ust. 3d–3l w brzmieniu:

„3d. W przypadku statku bezzałogowego możliwe jest, na wniosek armatora, wydanie zezwolenia na eksploatację w polskich obszarach morskich, pod warunkiem że poziom bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego w porównaniu ze statkami obsadzonymi załogą nie zostanie zmniejszony.

3e. Wniosek, o którym mowa w ust. 3d, zawiera:

- 1) nazwę statku;
- 2) port macierzysty;
- 3) sygnał rozpoznawczy oraz morski radiowy numer identyfikacyjny MMSI;
- 4) informację o podstawowych parametrach technicznych statku: długości, pojemności brutto (GT), rodzaju i mocy napędu;
- 5) opis planowanego sposobu eksploatacji statku bezzałogowego, w tym informację, czy jest planowane wykonywanie operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej;

- 6) informację o sposobie łączności i komunikacji ze statkiem bezzałogowym oraz o sposobie dowodzenia tym statkiem;
- 7) opis kwalifikacji operatorów statku bezzałogowego;
- 8) wnioskowany obszar eksploatacji.

3f. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3d, dołącza się:

- 1) dokument potwierdzający rejestrację;
- 2) pozwolenie radiowe;
- 3) dokumentację techniczną statku bezzałogowego, w tym dokument potwierdzający zdolność tego statku do żeglugi;
- 4) wykaz wyposażenia statku bezzałogowego zawierający w szczególności dane o urządzeniach radiowych, dane systemów i wyposażenia nawigacyjnego, dane urządzeń i systemów zapewniających monitorowanie i kontrolę statku bezzałogowego przez operatora;
- 5) analizę ryzyka eksploatacji statku bezzałogowego zawierającą listę zidentyfikowanych zagrożeń i sposoby ograniczania tego ryzyka;
- 6) analizę sytuacji niebezpiecznych, które wystąpiły w trakcie dotychczasowej eksploatacji statku bezzałogowego – w przypadku statku, dla którego armator wnioskuje o wydanie kolejnego zezwolenia na eksploatację tego statku;
- 7) dowód uiszczenia opłaty za rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego.

3g. W przypadku gdy dokumentacja dołączona do wniosku, o którym mowa w ust. 3d, nie pozwala ocenić poziomu bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na obszar eksploatacji statku bezzałogowego może wymagać od armatora:

- 1) przekazania dodatkowej dokumentacji niezbędnej do przeprowadzenia tej oceny, w tym zawierającej opis i efekty wykonanych testów potwierdzających spełnianie wymagań bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego, oraz
- 2) praktycznej demonstracji potwierdzającej sprawność działania systemów statku bezzałogowego zgodnie ze scenariuszem określonym przez dyrektora urzędu morskiego.

3h. Zezwolenie na eksploatację statku bezzałogowego wydaje, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na obszar eksploatacji tego statku, po przeprowadzeniu inspekcji, na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy.

3i. W zezwoleniu na eksploatację statku bezzałogowego określa się:

- 1) nazwę statku;
- 2) port macierzysty;
- 3) sygnał rozpoznawczy oraz morski radiowy numer identyfikacyjny MMSI;
- 4) informację o podstawowych parametrach technicznych statku: długości, pojemności brutto (GT), rodzaju i mocy napędu;
- 5) obszar eksploatacji;
- 6) wymagania pozwalające na zapewnienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego niemniejszego niż w przypadku statków obsadzonych załogą, które mogą w szczególności dotyczyć obecności statku asystującego oraz kwalifikacji operatora;
- 7) ograniczenia w zakresie eksploatacji, jeżeli zostały określone;
- 8) okres ważności zezwolenia.

3j. Decyzję o odmowie wydania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego wydaje dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na obszar eksploatacji tego statku, w przypadku gdy:

- 1) informacje zawarte we wniosku, o którym mowa w ust. 3d, i dołączonej do niego dokumentacji nie pozwalają potwierdzić, że zapewniono poziom bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego niemniejszy niż w przypadku statku obsadzonego załogą;
- 2) jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innym ważnym interesem publicznym.

3k. W przypadku gdy obszar eksploatacji wnioskowany przez armatora obejmuje obszar właściwości więcej niż jednego dyrektora urzędu morskiego, decyzję, o której mowa w ust. 3h albo 3j, wydaje dyrektor urzędu morskiego, do którego armator skierował wniosek, po uzgodnieniu z dyrektorem urzędu morskiego, którego obszar właściwości obejmuje wniosek.

3l. W przypadku stwierdzenia, że:

- 1) dalsza eksploatacja statku bezzałogowego powoduje obniżenie poziomu bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego w porównaniu ze statkami obsadzonymi załogą,
- 2) jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innym ważnym interesem publicznym

– dyrektor urzędu morskiego, który wydał zezwolenie, cofa, w drodze decyzji, zezwolenie na eksploatację statku bezzałogowego.”;

5) w art. 127 w ust. 2 po pkt 3a dodaje się pkt 3b w brzmieniu:

„3b) armator, który operuje statkiem bezzałogowym niezgodnie z zezwoleniem, o którym mowa w art. 86 ust. 3h, albo nie posiadając zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego;”;

6) w załączniku do ustawy w części I po punkcie 16a dodaje się punkt 16b w brzmieniu:

„16b. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego – 1000 PLN”.

Art. 3. 1. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Organ rejestrujący zwraca wnioskodawcy wniosek o rejestrację jednostki pływającej wraz z załączonymi dokumentami oraz wzywa do uzupełnienia wniosku o informacje, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz o oświadczenie, o którym mowa w art. 6 ust. 3a ustawy zmienianej w art. 1.

3. W przypadku jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi przeglądu wstępnego do wniosku o rejestrację jednostki pływającej uzupełnionego zgodnie z ust. 2 wnioskodawca jest obowiązany załączyć dokumenty, materiały i informacje, o których mowa w art. 4a ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, nieuzupełniony w terminie 60 dni liczonych od dnia doręczenia wnioskodawcy wezwania, o którym mowa w ust. 2, pozostawia się bez rozpatrzenia.

5. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się opłaty w wysokości określonej w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 18 ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

6. Przepisy ust. 2–5 stosuje się odpowiednio do wniosku o zmianę danych w rejestrze, o którym mowa w art. 10 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 4. 1. Wpisy dokonane w rejestrze jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwanym dalej „rejestrem”, oraz dokumenty rejestracyjne jednostek pływających

wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność, z uwzględnieniem ust. 5 i 7.

2. W celu uzupełnienia danych, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i zapewnienia aktualności danych w rejestrze właściciel jednostki pływającej, która została wpisana do rejestru przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, składa wniosek o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego zgodnie z art. 10a ustawy zmienianej w art. 1 przed upływem:

- 1) 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku jednostek pływających zarejestrowanych do dnia 31 grudnia 2021 r.;
- 2) 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku jednostek pływających zarejestrowanych w okresie od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 28 lutego 2023 r.;
- 3) 9 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku jednostek pływających zarejestrowanych w okresie od dnia 1 marca 2023 r. do dnia 31 sierpnia 2023 r.;
- 4) 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku jednostek pływających zarejestrowanych w okresie od dnia 1 września 2023 r. do dnia 29 lutego 2024 r.;
- 5) 15 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku jednostek pływających zarejestrowanych w okresie od dnia 1 marca 2024 r. do dnia 31 sierpnia 2024 r.;
- 6) 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku jednostek pływających zarejestrowanych w okresie od dnia 1 września 2024 r. do dnia 28 lutego 2025 r.;
- 7) 21 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku jednostek pływających zarejestrowanych w okresie od dnia 1 marca 2025 r. do dnia 28 lutego 2026 r.;
- 8) 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – w pozostałych przypadkach.

3. Właściciel jednostki pływającej niestanowiącej polskiej własności poddaje ją przeglądowi wstępnemu, o którym mowa w art. 4a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, i dołącza do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dokumenty, materiały i informacje, o których mowa w art. 4a ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1.

4. Organ rejestrujący, który wydał dokument rejestracyjny, oznacza w rejestrze wpis jednostki pływającej jako zawieszony, w przypadku gdy:

- 1) właściciel zarejestrowanej jednostki pływającej, która podlega obowiązkowi rejestracji, nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w ust. 2 lub 3, w terminach przewidzianych w ust. 2;
- 2) niemożliwe jest ustalenie, czy jednostka pływająca podlega obowiązkowi rejestracji albo czy została wpisana do rejestru na wniosek właściciela zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1.

5. Jeżeli właściciel jednostki pływającej, o której mowa w ust. 4, w terminie 12 miesięcy od dnia oznaczenia w rejestrze wpisu jednostki pływającej jako zawieszony nie złoży wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego, a w przypadku właściciela jednostki pływającej niestanowiącej polskiej własności nie złoży wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego lub nie dołączy do wniosku dokumentów, materiałów i informacji, o których mowa w art. 4a ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, dokument rejestracyjny takiej jednostki pływającej traci ważność. W takim przypadku organ rejestrujący, który wydał dokument rejestracyjny, oznacza w rejestrze wpis jednostki pływającej jako wykreślony.

6. W przypadku potwierdzenia ważności dokumentu rejestracyjnego jednostki pływającej, której wpis został zawieszony zgodnie z ust. 4, organ rejestrujący, który potwierdził ważność tego dokumentu, cofa to zawieszenie przez dokonanie wpisu w rejestrze.

7. W przypadku gdy właściciel zarejestrowanej jednostki pływającej, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w ust. 2 lub 3, w terminach określonych w ust. 2, dokument rejestracyjny takiej jednostki pływającej traci ważność. W takim przypadku organ rejestrujący, który wydał dokument rejestracyjny, oznacza w rejestrze wpis jednostki pływającej jako wykreślony.

8. W przypadkach, o których mowa w ust. 5 i 7, właściciel jednostki pływającej jest obowiązany do:

- 1) zwrócenia dokumentu rejestracyjnego do organu rejestrującego albo
 - 2) dokonania samodzielnego fizycznego anulowania dokumentu rejestracyjnego przez jego uszkodzenie polegające na odcięciu prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², i złożenia organowi rejestrującemu oświadczenia o dokonaniu tej czynności
- w terminie 14 dni od dnia oznaczenia w rejestrze wpisu jednostki pływającej jako wykreślony.

9. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8 pkt 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, 1818 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 902 i 988).”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

10. Organ rejestrujący dokonuje fizycznego anulowania dokumentu rejestracyjnego w przypadku, o którym mowa w ust. 8 pkt 1, przez jego uszkodzenie polegające na odcięciu prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm². Unieważniony dokument rejestracyjny zwraca się właścicielowi na jego wniosek albo niszczy.

11. Właściciel jednostki pływającej, której ważność dokumentu rejestracyjnego została potwierdzona zgodnie z ust. 2 albo 6, jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w art. 10a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, jeżeli okres między potwierdzeniem ważności tego dokumentu a datą wynikającą z najbliższej przypadającej piątej daty rocznicowej jest krótszy niż 36 miesięcy.

12. Z dniem oznaczenia wpisów w rejestrze jako wykreślone na podstawie ust. 5 lub 7 jednostka pływająca, której dotyczyły te wpisy, traci polską przynależność, o ile nie posiada jej na podstawie ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309) albo ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 18).

Art. 5. Właściciel jednostki pływającej, której nadano indywidualny numer identyfikacyjny (INI) zgodnie z art. 4 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oznakowuje kadłub jednostki pływającej tym numerem zgodnie z art. 4 ust. 4a ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 6. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 i art. 14 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 tracą moc z dniem wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 i art. 14 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie później niż po upływie 48 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane.

Art. 7. Karty bezpieczeństwa jachtów morskich o długości do 24 m wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność:

- 1) do czasu upływu terminu, na jaki zostały wydane – w przypadku gdy zostały wydane przez uznaną organizację upoważnioną w zakresie, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 2;
- 2) do czasu upływu terminu najbliższej wymaganej inspekcji państwa bandery, odpowiednio rocznej, pośredniej lub odnowieniowej – w pozostałych przypadkach.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 3 lit. b, pkt 5 w zakresie art. 5a ust. 1 i 3–8, pkt 6 lit. c i e, pkt 7, pkt 8 lit. a, lit. b i lit. c w zakresie art. 9 ust. 4 pkt 1, 2 i 4–6, pkt 10 lit. a tiret drugie, pkt 10 lit. b i c, pkt 11, 12, pkt 15 lit. b, pkt 16 lit. b, pkt 17,
- 2) art. 2,
- 3) art. 7

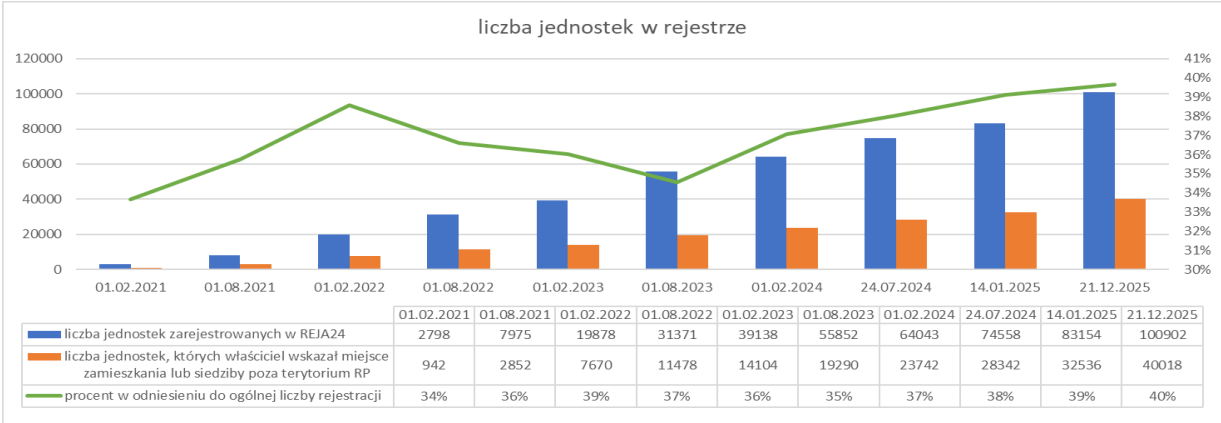
– które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Podstawowym celem projektu ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim, dalej „UZURJ”, jest:

- 1) zwiększenie skuteczności nadzoru polskiej administracji morskiej nad jednostkami pływającymi uzyskującymi polską przynależność;
- 2) usprawnienie funkcjonowania rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, dalej „rejestr” lub „REJA24”, w tym zapewnienie aktualności i wiarygodności danych zawartych w tym rejestrze.

Na mocy przepisów ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536), dalej „URJ”, utworzony został rejestr, obejmujący jednostki sportowo-rekreacyjne śródlądowe i morskie, żaglowe i motorowe, a także śródlądowe jednostki przeznaczone do połowu ryb. Obowiązek rejestracji dotyczy jachtów i innych jednostek pływających o długości większej niż 7,5 m lub o mocy silnika większej niż 15 kW, stanowiących polską własność. Jednostki niestanowiące polskiej własności oraz o mniejszej długości kadłuba lub mocy silnika mogą być rejestrowane na wniosek właściciela. Rejestr ma charakter otwarty i umożliwia rejestrację, a tym samym uzyskanie polskiej przynależności jednostek pływających bez ograniczeń co do kraju pochodzenia właściciela jednostki. Dokument rejestracyjny jest wydawany bezterminowo. Zgodnie ze stanem na dzień 21 grudnia 2025 r. liczba jednostek w REJA24 przekroczyła 100 900, z czego ok. 40 % (40 018) stanowią jednostki, których właściciel wskazał miejsce siedziby (osoba prawna) albo zamieszkania (osoba fizyczna) poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponad 11 % zarejestrowanych jednostek, tj. ok. 11 000, to jednostki, których właścicielem jest podmiot mający miejsce siedziby albo zamieszkania poza Unią Europejską. W 2024 r. w REJA24 zarejestrowano 21 624, a w 2025 r. – 18 233 jednostki.



Dane z REJA24 wg stanu na dzień 21 grudnia 2025 r.

Wyspecjalizowani pośrednicy oferują na rynku światowym rejestrację jednostek pływających pod polską banderą, pobierając za swoje usługi opłaty kilkadziesiąt razy większe niż opłata za rozpatrzenie wniosku o rejestrację pobierana przez organ rejestrujący, a jednocześnie nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za przedstawiane wnioski, nie weryfikują zawartych w nich informacji i poprawności podawanych danych. Pośrednicy są zainteresowani procedowaniem jak największej liczby wniosków, ponieważ każda rejestracja oznacza dla nich przychód.

Wniosek o rejestrację może być złożony w jednym z 382 organów rejestrujących, którymi są starostowie, prezydenci miast oraz Polski Związek Żeglarski i Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego. Kompetencje organów rejestrujących są bardzo zróżnicowane. Analiza rozkładu liczby spraw obsługiwanych przez organy rejestrujące w I półroczu 2024 r. wykazuje istotne dysproporcje w skali kraju. Poniższe zestawienie wskazuje, że ponad połowa organów rejestrujących (tj. 52,62 %) rozpatruje mniej niż jeden wniosek w miesiącu, co w praktyce oznacza, że bardzo rzadko ma styczność z przepisami dotyczącymi dokumentacji jednostek pływających. Dużą liczbę wniosków, która sprzyja utrzymaniu kompetencji personelu, rozpatruje tylko 9 organów rejestrujących.

Liczba rozpatrzonych wniosków w okresie (01.01.2024 r. – 30.06.2024 r.)	Liczba organów rejestrujących	Procent spośród ogólnej liczby organów
średnio mniej niż 1 wniosek w miesiącu (poniżej 6 wniosków)	201	52,62
średnio 1–5 wniosków w miesiącu (poniżej 30 wniosków)	127	33,25
średnio 5–30 wniosków w miesiącu (30–180 wniosków)	45	11,78
średnio powyżej 30 wniosków w miesiącu (powyżej 180 wniosków)	9	2,36
Suma:	382	100

Dodatkowo należy podkreślić ograniczone narzędzia proceduralne i formalnoprawne będące w dyspozycji organów rejestrujących. Należy również podkreślić, że przepisy dotyczące jednostek pływających nie są zharmonizowane na wzór przepisów odnoszących się do pojazdów drogowych, a dokumentacja towarzysząca wnioskowi o rejestrację bywa bardzo zróżnicowana w zależności od kraju pochodzenia. Stąd istnieje pilna potrzeba podjęcia działań celem zapewnienia rzetelnej i profesjonalnej weryfikacji dokumentacji jednostek, które uzyskując wpis do REJA24 uzyskują prawo podnoszenia polskiej bandery.

Morskie jachty rekreacyjne o długości do 15 m nie podlegają obowiązkowi inspekcyjnemu. W praktyce oznacza to, że ani organ rejestrujący, ani organ inspekcyjny nie stykają się

z jednostką, nie mają kontaktu z armatorem (o ile jednostka nie ulegnie wypadkowi albo nie naruszy obowiązujących przepisów). Nie jest wykluczone, że część tych jednostek jest eksploatowana jako jachty komercyjne, a z uwagi na fakt, że uprawiają żeglugę poza obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, polska administracja morska nie dysponuje taką wiedzą.

Dodatkowo dochodzi do incydentów przemytu narkotyków na jachtach pływających pod polską banderą poza polskimi obszarami morskimi i proceder ten wydaje się nasilać. Incydenty te negatywnie wpływają na wizerunek Polski, która może być postrzegana jako państwo tzw. taniej bandery, niesprawujące odpowiedniej kontroli nad procesem nadawania statkom swojej przynależności państwowej, a tym samym tolerujące zjawiska kryminalne. Aby rejestr mógł stanowić szansę rozwoju dla polskich przedsiębiorstw i przynosić Polsce korzyści wizerunkowe, należy pilnie wyposażać administrację morską w narzędzia do sprawowania realnego nadzoru nad jachtami uzyskującymi polską przynależność.

Podsumowując, w rejestrze znajduje się kilkadziesiąt tysięcy jachtów eksploatowanych poza polskimi obszarami morskimi, które uzyskały prawo podnoszenia polskiej bandery. Organy rejestrujące i organy administracji morskiej nie mają wystarczająco skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską przynależność oraz skutecznie realizować nadzór nad jednostkami już zarejestrowanymi. Brak mechanizmów weryfikacji i aktualizacji danych w rejestrze dodatkowo utrudnia możliwość dotarcia do armatora i sprawowanie nadzoru przez organy administracji, a tym samym stwarza ryzyko niezapewnienia spełniania przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi.

UZURJ przewiduje wprowadzenie obowiązku przeglądu wstępnego, któremu podlegać będą jednostki, które pragną uzyskać polską przynależność. Przegląd wstępny będzie przeprowadzany przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów oraz wydawania certyfikatów jachtom o długości do 24 m, przy czym przez uznaną organizację należy rozumieć instytucję klasyfikacyjną wykonującą zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkami, uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków, dalej „RO”. Przeprowadzanie przeglądu wstępnego przez personel RO zapewni rzetelne zweryfikowanie danych zawartych we wnioskach i wymaganej dokumentacji. Koszt przeglądu wstępnego będzie pokrywać właściciel jednostki. Dokumentacja z przeglądu wstępnego będzie dla organu rejestrującego podstawą dla wydania decyzji o wpisaniu jednostki do REJA24. Wprowadzenie przeglądów wstępnych oraz obowiązku aktualizacji danych zapewni, że właściele

lub armatorzy jednostek wchodzących pod polską banderę będą otrzymywali rzetelną informację o wymaganiach przepisów polskiego prawa w zakresie spoczywających na nich obowiązków. Możliwy będzie realny kontakt z właścicielem lub armatorem jednostki, a obowiązek poddania się inspekcji bezpieczeństwa w celu uzyskania karty bezpieczeństwa w odniesieniu do jachtów podlegających takim wymaganiom będzie możliwy do wyegzekwowania.

Projekt nie przewiduje zwiększenia obciążeń administracyjnych dla właścicieli jednostek stanowiących polską własność, którzy będą ubiegać się o wydanie dokumentu rejestracyjnego. Dla tej grupy właścicieli procedura rejestracyjna pozostanie bez zmian.

Dodatkowo projekt ustawy wprowadza – dla wszystkich zarejestrowanych w nim jednostek – obowiązek cyklicznego potwierdzania ważności dokumentu rejestracyjnego lub aktualizacji danych REJA24, co odbywać się będzie nie rzadziej niż co pięć lat. Obowiązek ten będzie dotyczyć zarówno nowych wpisów do rejestru, jak i jednostek zarejestrowanych przed wejściem w życie przepisów ustawy. W przypadku braku potwierdzenia ważności dokumentu rejestracyjnego w wymaganym terminie organ rejestrujący będzie uprawniony do wykreślenia jednostki z rejestru z urzędu.

Projekt proponuje doprecyzowanie przepisów w kontekście wyłączeń przewidzianych przepisami ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 3, z późn. zm.), zwanej dalej „UDE”, i wyraźnego wskazania w przepisach systemu REJA24 jako elektronicznego rozwiązania techniczno-organizacyjnego umożliwiającego wnoszenie i doręczanie korespondencji elektronicznej.

Ponadto proponuje się rozwiązanie polegające na wprowadzeniu upoważnienia ustawowego dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia wprowadzającego zakazy w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających, mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej w aktualnie newralgicznej sytuacji geopolitycznej w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

Zidentyfikowano również konieczność wprowadzenia regulacji prawnych umożliwiających operowanie statkami bezzałogowymi w obliczu coraz bardziej zróżnicowanych zagrożeń hybrydowych na morzu. W obecnej sytuacji geopolitycznej zapewnienie ochrony infrastruktury krytycznej na Bałtyku wymaga pilnego otwarcia na nowe technologie. W szczególności statki bezzałogowe mogą pełnić funkcje jednostek dozoru i patrolu w misjach, które mogłyby stanowić zagrożenie dla załóg statków. Do czasu wypracowania i przyjęcia międzynarodowych standardów dla morskich nawodnych jednostek autonomicznych,

tj. Kodeksu MASS, nad którym pracuje Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), i wdrożenia tych wymagań do polskiego porządku prawnego, istnieje potrzeba uregulowania procedury wydawania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego polegającej na analizie konkretnych rozwiązań przyjętych w danym, jednostkowym przypadku oraz weryfikacji czy przyjęte rozwiązania pozwalają zapewnić nie mniejszy poziom bezpieczeństwa żeglugi niż określony dla konwencjonalnych jednostek załogowych. W tym celu zaproponowano zmiany w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529), dalej „UBM”.

Zmiany w ustawie o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m

Art. 1 UZURJ zawiera propozycje zmian do URJ.

Projektowana zmiana art. 2 pkt 1 URJ ma na celu doprecyzowanie pojęcia „jednostki pływającej”, przez wyraźne wskazanie, że za jacht oraz jednostkę pływającą nie mogą być uznane urządzenia wodne, w rozumieniu art. 16 pkt 65 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960, z późn. zm.) lub inne konstrukcje pływające. W projekcie zdecydowano się nie tylko wymienić przykładowe urządzenia wodne, tj. mola, pomosty i przystanie, które to najczęściej pojawiają się we wniosku o rejestrację jednostki pływającej, tak aby adresaci normy (zarówno wnioskodawca, jak i organ rejestracyjny), czytając przedmiotową normę, nie mieli wątpliwości, że pomost czy przystań nie może być wpisana do rejestru, ale również rozszerzyć ten katalog wyłączeń, o inne konstrukcje pływające nieprzeznaczone do uprawiania żeglugi. Rozszerzenie to wynika z potrzeby uniemożliwiania rejestracji innych konstrukcji pływających, np. platform pływających, których nie można zaklasyfikować jako urządzenia wodne, a których to również nie można uznać za jednostkę pływającą (statek), nie służą bowiem do uprawiania żeglugi, a w takim kontekście należy rozpatrywać każde urządzenie pływające, aby można było uznać je za statek.

Zmienione brzmienie definicji zawartych w art. 2 pkt 9 i 10 URJ, tj. „numer identyfikacyjny” i „indywidualny numer identyfikacyjny (INI)”, ma na celu uporządkowanie sytuacji w obszarze numerów kadłuba jednostek pływających. Obecna definicja pojęcia „numer identyfikacyjny” zawarta w art. 2 pkt 9 została rozszerzona, aby uwzględnić przypadki, w których numer ten został nadany – ale nie w oparciu o normę transponującą normę ISO 10087, która jest normą zharmonizowaną do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE (Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 90, z późn. zm.) – ale

np. przez producenta z USA, który produkował jednostkę na rynek inny niż UE. Zgodnie z postulatami środowisk armatorskich oraz ubezpieczycieli numer, którym kadłub został trwale oznakowany, powinien zostać ujawniony w rejestrze.

Dodane punkty 12 i 13 w art. 2 URJ definiują pojęcie „daty rocznicowej” i „jednostki pływającej stanowiącej polską własność”, odwołując się do przepisów odpowiednio art. 73 § 1 i 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309) w przypadku jachtów morskich albo art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 18) w przypadku jednostek śródlądowych.

Projektowana zmiana części wspólnej w art. 3 w ust. 1 URJ ma na celu doprecyzowanie, że obowiązkowi rejestracji podlegają jednostki stanowiące polską własność, o ile nie posiadają innej niż polska przynależności – pozostawiając właścicielowi możliwość wyboru innego rejestru.

Projektowany art. 4 ust. 3a i 3b URJ z uwagi na obecną sytuację geopolityczną wprowadza delegację ustawową dla Rady Ministrów do określenia w drodze rozporządzenia zakazów w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających i utrzymywania ich w rejestrze, jeżeli wymagają tego ważny interes polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej, obronność i bezpieczeństwo Rzeczypospolitej Polskiej, bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny, w szczególności ochrona granicy państwowej, ważny interes gospodarczy Rzeczypospolitej Polskiej lub zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z postanowień umów międzynarodowych, w szczególności z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych, przyjętych na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych. Zakaz może dotyczyć jednostek pływających będących przedmiotem własności lub współwłasności obywateli wskazanego państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub podmiotów mających siedzibę w tym państwie. Proponowane przepisy pozwolą na szybką reakcję na coraz częściej występujące działania związane z próbami uzyskania prawa do podnoszenia polskiej bandery przez niepożądane podmioty. W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy odnotowano wyraźny wzrost zainteresowania rejestracją pod polską banderą jednostek będących własnością podmiotów, które miejsce zamieszkania bądź siedziby wskazują na terytorium Federacji Rosyjskiej lub Republiki Białorusi.

Projektowany art. 4 ust. 4 URJ wskazuje przypadki, w których organ rejestrujący nadaje jednostce pływającej indywidualny numer identyfikacyjny (INI), stosownie do zmienionych definicji. Proponowany art. 4 ust. 4a przewiduje, że właściciel jednostki pływającej będzie

samodzielnie oznakowywał kadłub jednostki pływającej indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI). Zgodnie z propozycją naniesienie indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI) na kadłub powinno być trwałe i znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie numeru identyfikacyjnego, zachowując jego widoczność. Tym samym w przypadku, w którym kadłub jednostki został oznakowany przez producenta zgodnie z normami innymi niż obowiązującymi w prawie UE, a organ rejestrujący nada jednostce indywidualny numer identyfikacyjny (INI) podczas pierwszej rejestracji, oba ww. numery zostaną ujawnione zarówno w rejestrze oraz uwidocznione na kadłubie.

Nowe brzmienie art. 4 ust. 9 URJ to zmiana wynikowa polegająca na ujednoliceniu brzmienia klauzul dotyczących odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń w całej URJ.

Projektowany art. 4a ust. 1 URJ nakłada na właściciela jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji, przed wpisaniem do rejestru i uzyskaniem polskiej przynależności i przed rozpatrzeniem wniosku o zmianę danych w rejestrze, jeżeli w związku ze zmianą właściciela lub współwłaściciela jednostka pływająca przestała stanowić polską własność, obowiązek wykonania przeglądu wstępnego.

Zgodnie z art. 4a ust. 2 przegląd wstępny będzie przeprowadzany przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów oraz wydawania certyfikatów statkom rybackim o długości do 24 m i jachtom o długości do 24 m, w zakresie, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 1 UBM.

Zakres przeglądu wstępnego obejmie weryfikację dokumentacji, podstawowych wymiarów i parametrów oraz ogólnego stanu jednostki, jak również poprawności danych zawartych we wniosku (art. 4a ust. 5 URJ), co zapewni rzetelną weryfikację dokumentacji jednostek obcych wchodzących pod polską banderę przez wykwalifikowany, specjalistyczny podmiot. Wniosek o przeprowadzenie przeglądu wstępnego składany przez wnioskodawcę do RO będzie zawierał te same informacje, materiały i dokumenty, co wniosek o rejestrację składany zgodnie z art. 6 URJ (z wyjątkiem dokumentacji poświadczającej prawo własności) (art. 4a ust. 3 i 4 URJ). Podczas przeglądu wstępnego RO całościowo zweryfikuje dane we wniosku oraz ich zgodność z przedstawioną dokumentacją i stanem faktycznym. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu wstępnego RO zamieści w REJA24 wszystkie zweryfikowane informacje, dokumenty i materiały (albo ich elektroniczne odwzorowania), a właściciel jednostki otrzyma od RO unikalny kod (art. 4a ust. 7 i 8 URJ). Przy pomocy kodu otrzymanego od RO po przeglądzie wstępnym wnioskodawca „zaczyta” z REJA24 dane zweryfikowane przez RO i towarzyszącą dokumentację. Edycja tych danych przez wnioskodawcę nie będzie możliwa.

W praktyce oznaczać to będzie znaczne zmniejszenie obciążenia dla organów rejestrujących w odniesieniu do wniosków dotyczących jednostek niestanowiących polskiej własności. Większość dokumentacji zostanie zweryfikowana przez RO, a po stronie organu rejestrującego pozostanie weryfikacja danych jednostki w Systemie Informacyjnym Schengen oraz weryfikacja dokumentacji potwierdzającej prawo własności.

Zgodnie z projektowanym art. 4a ust. 6 URJ dopuszczalne będzie przeprowadzanie przeglądu wstępnego przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, jeżeli taka będzie decyzja przeprowadzającej go upoważnionej uznanej organizacji. W proponowanym art. 4a ust. 9 URJ określono, że maksymalny okres przechowywania danych osobowych przetwarzanych w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia przeglądu wstępnego może wynieść 10 lat od dnia zakończenia przeglądu wstępnego. Tym samym na podmiot wykonujący przegląd wstępny nałożono obowiązek przeprowadzenia analizy celu przetwarzania danych osobowych niezbędnych do przeprowadzenia tego przeglądu i określenia okresu przechowywania tych danych w wewnętrznych procedurach. Jednakże zgodnie z art. 4a ust. 9 URJ okres ten nie może być dłuższy niż 10 lat od dnia zakończenia przeglądu wstępnego.

Zgodnie z art. 4b ust. 1 URJ przeprowadzenie przeglądu wstępnego podlega opłacie. Koszt przeglądu wstępnego pokrywać będzie właściciel jednostki, zatem jego wprowadzenie nie będzie powodować dodatkowych obciążeń finansowych dla administracji.

Projektowany art. 4b ust. 3 URJ określa sposób ustalania opłaty za przeprowadzenie przeglądu wstępnego przez upoważnioną uznaną organizację w zależności od długości jednostki pływającej, mocy napędu mechanicznego, czasu pracy potrzebnego na przeprowadzenie przeglądu wstępnego oraz od tego czy przegląd ten jest przeprowadzany przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej.

W art. 4b ust. 4 URJ wskazano maksymalną wysokość opłaty, której wysokość nie będzie mogła przekroczyć 100 % przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, w roku poprzedzającym rok złożenia wniosku o przeprowadzenie przeglądu wstępnego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1749, z późn. zm.). Opłata za przeprowadzenie przeglądu wstępnego stanowi dochód upoważnionej uznanej organizacji (art. 4b ust. 5 URJ). Potwierdzeniem wykonania przeglądu wstępnego będzie dokument wydawany w postaci papierowej lub elektronicznej. Obowiązek załączenia dokumentu potwierdzającego pozytywny wynik przeglądu wstępnego do wniosku o rejestrację został wprowadzony w projektowanym art. 6 ust. 1 pkt 1a URJ.

W projektowanym art. 4a ust. 10 URJ doprecyzowano, że obowiązek przeglądu wstępnego nie dotyczy jednostek pływających stanowiących polską własność. Należy mieć na względzie, że każda jednostka pływająca o polskiej przynależności uprawiająca żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązana posiadać dokument potwierdzający prawo podnoszenia polskiej bandery, niezależnie od parametrów takich jak długość oraz moc napędu. Zatem jednostki, których długość nie przekracza 7,5 m, a moc napędu 15 kW, podlegają obowiązkowi rejestracji, jeżeli uprawiają żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 3 URJ. Ponadto plany właścicieli jednostek pływających w odniesieniu do obszarów eksploatacji, w tym poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, mogą się zmieniać w czasie. Tym samym celowym jest wyraźne wskazanie, że obowiązek przeglądu wstępnego nie dotyczy jednostki stanowiącej polską własność, a tym samym posiadającą polską przynależność, tak aby uniknąć rozbieżnych interpretacji i wątpliwości organów rejestrujących.

Proponowany art. 5a URJ.

System teleinformatyczny, w którym jest prowadzony rejestr, dalej „system REJA24”, jest rozwiązaniem typu „Single Window”, umożliwiającym komunikację elektroniczną w celu załatwienia sprawy w zakresie rejestracji jachtów lub innych jednostek pływających o długości do 24 m z 382 organami rejestrującymi. Potwierdzenie tożsamości wnioskodawcy następuje przy wykorzystaniu usług platformy login.gov.pl lub kwalifikowanego podpisu elektronicznego. System REJA24 przez zastosowanie sprzętowego modułu bezpieczeństwa (HSM) zapewnia generowanie elektronicznych podpisów dokumentów w oparciu o przechowywany materiał kryptograficzny. Usługi świadczone przez HSM służą podpisywaniu dokumentów UPP – Urzędowe Poświadczenie Przedłożenia oraz UPD – Urzędowe Poświadczenie Doręczenia.

Zgodnie z proponowanym art. 5a ust. 1 URJ wnioski lub inne pisma mogą być wniesione do organu rejestrującego osobiście albo przez przedstawiciela ustawowego albo pełnomocnika. Wnosi się je pisemnie w postaci papierowej (art. 5a ust. 1 pkt 1 URJ) albo w postaci elektronicznej za pośrednictwem konta wnioskodawcy utworzonego w systemie REJA24 (art. 5a ust. 1 pkt 2 URJ). Do wnioskodawcy należy decyzja, z której formy doręczenia wniosku skorzysta. Nie przewiduje się dwutorowego składania wniosków ani też dwutorowego doręczania pism lub dokumentów wnioskodawcy. W praktyce oznacza to pozostawienie dotychczasowego status quo.

Zgodnie z art. 5a ust. 2 URJ wyjątek będą stanowiły wnioski o rejestrację i wnioski o zmianę danych w rejestrze – jednostek pływających, które podlegają obowiązkowi przeglądu

wstępnego. Mając na względzie, że RO przeprowadzająca przegląd wstępny zamieszcza w REJA24 całą dokumentację w postaci elektronicznej (projektowany art. 4a ust. 7 URJ), niezbędne jest wprowadzenie obowiązku składania tych wniosków w postaci elektronicznej.

Projektowany art. 5a ust. 3 URJ przewiduje, że uwierzytelnienie wnioskodawcy w systemie REJA24 wymaga potwierdzenia tożsamości zgodnie z art. 20a ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2025 r. poz. 1703, z późn. zm.) lub za pomocą kwalifikowanego podpisu elektronicznego. W praktyce oznacza to jedynie usankcjonowanie obecnego stanu faktycznego.

Projektowany art. 5a ust. 4 URJ nakłada na organ rejestrujący obowiązek wprowadzenia odwzorowania wniosków i pism złożonych w postaci papierowej do rejestru w postaci elektronicznej, tak jak ma to miejsce dotychczas.

Projektowany przepis art. 5a ust. 5 URJ określa formę doręczania pism do wnioskodawcy, uzależnioną od wybranej przez niego formy wniesienia pisma. Jeżeli wniosek lub inne pismo zostało wniesione w postaci papierowej, organ rejestrujący przekazuje stronie pisma przesyłką rejestrowaną, w rozumieniu art. 3 pkt 23 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 558), albo przez swoich pracowników lub przez inne upoważnione osoby lub organy, albo przez operatora wyznaczonego z wykorzystaniem publicznej usługi hybrydowej, w rozumieniu art. 2 w pkt 7 UDE. Natomiast jeżeli wniosek lub inne pismo zostało wniesione w postaci elektronicznej za pośrednictwem konta wnioskodawcy utworzonego w systemie REJA24, organ rejestrujący w tej samej formie przekazuje wnioskodawcy korespondencję w sprawie.

Przepis art. 5a ust. 6 URJ stanowi, iż do doręczeń pism w postaci papierowej mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691).

Dodany art. 5a ust. 7 URJ normuje sprawy ustalenia daty doręczenia pism kierowanych do wnioskodawcy w postaci elektronicznej oraz warunków wystawienia dowodów otrzymania przez odesłanie do zasad przyjętych w UDE.

Doręczenie na adres do doręczeń elektronicznych zgodnie z ogólnymi zasadami skutkuje wygenerowaniem stosownych dowodów doręczenia i w szczególności jest powiązane z realizacją fikcji doręczenia. System REJA24 generuje Urzędowe Poświadczenie Przedłożenia oraz Urzędowe Poświadczenie Doręczenia.

Dodaje się art. 5a ust. 8 URJ mówiący o stosowaniu przepisów UDE do doręczeń pism drogą elektroniczną.

W związku z charakterem rejestru oraz z jego strategicznym rozwojem zakłada się, iż doręczenie do organu rejestrującego wymaga wykorzystania usług elektronicznych udostępnionych online w systemie teleinformatycznym rejestru oraz posiadania „Konta Interesanta” w tym systemie. Aby zapewnić bezpieczeństwo dostępu do usługi publicznej systemu REJA24 wnioskodawca musi posługiwać się prawnie dopuszczonymi środkami identyfikacji elektronicznej (kwalifikowany podpis elektroniczny lub przez platformę login.gov.pl). W systemie aktualnie zaimplementowanych jest 10 typów wniosków powiązanych z konkretnymi czynnościami związanymi z rejestracją jednostki pływającej, aktualizacją danych jednostki pływającej oraz wyrejestrowaniem jednostki. W celu usprawnienia procesu obsługi niezbędna jest nie tylko walidacja wniosków oraz kontrola ich kompletności i prawidłowości, ale również automatyzacja ich obsługi przez zasilanie wniosków danymi z rejestru oraz z innych systemów dziedzinowych. W systemie REJA24 wdrożono m.in. integrację z GUS (regon), KSIP oraz Węzłem Krajowym (login.gov.pl, profil zaufany, e-dowód).

Dodatkowo w systemie REJA24 zaimplementowano wyspecjalizowany mechanizm obsługi korekt wniosków wnoszonych do organów rejestrujących. Mechanizm ten zarządza sposobem wskazywania przez organy rejestrujące braków lub błędów merytorycznych oraz nadzoruje kompletność oraz poprawność ich obsługi po stronie wnioskodawcy po przekazaniu na jego konto pisma o ich stwierdzeniu. Zastosowany mechanizm usprawnia proces oraz skraca czas korygowania treści złożonych wniosków.

W projektowanym art. 6 ust. 1 pkt 1a URJ wskazano, że w przypadku jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi przeglądu wstępnego, podczas rejestracji wymagany jest dokument potwierdzający pozytywny wynik tego przeglądu. Zgodnie z projektowanym art. 6 ust. 1 pkt 2 URJ obowiązkowe dane właściciela lub współwłaściciela zostały rozszerzone o obywatelstwo (w przypadku osób fizycznych) oraz wielkość udziału właściciela w prawie własności jednostki pływającej, co pozwoli na jednoznaczne ustalenie, czy jednostka ta stanowi polską własność. W przypadku jednostek niestanowiących polskiej własności obowiązkowe będzie podanie dodatkowych danych kontaktowych: adresu poczty elektronicznej oraz numeru telefonu, co ma zapewnić realny kontakt administracji z armatorem.

Nowe brzmienie art. 6 ust. 2 URJ to zmiana wynikowa polegająca na ujednoliceniu brzmienia klauzul dotyczących odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń w całej URJ.

Modyfikacja brzmienia przepisu art. 6 ust. 3 URJ została wprowadzona na prośbę organów rejestrujących i ma na celu doprecyzowanie, że zgoda właściciela jednostki pływającej na uprawianie żeglugi przez armatora jest wymagana, tylko o ile nie jest nim właściciel, co w przypadku jachtów jest najczęstszą sytuacją.

Proponowany art. 6 ust. 3a URJ został wprowadzony w odpowiedzi na wniosek organów rejestrujących. Przepisy uzupełniono o konieczność złożenia przez wnioskodawcę oświadczenia, że jednostka pływająca nie jest urządzeniem wodnym w rozumieniu art. 16 pkt 65 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, w szczególności mołem, pomostem lub przystanią, a także inną konstrukcją pływającą nieprzeznaczoną do uprawiania żeglugi. Organy rejestrujące wskazywały, że nie mają realnych możliwości weryfikowania, czy wniosek dotyczy statku, czy np. pomostu pływającego.

Art. 6 ust. 3b URJ nakłada na właściciela jednostki pływającej obowiązek złożenia ww. oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, z późn. zm.).

Uchylenie ust. 5 w art. 6 URJ jest następstwem przyjęcia regulacji art. 5a URJ.

Art. 6 ust. 6 URJ otrzymał nowe brzmienie. Proponowana zmiana polega na zastąpieniu ciążącego na wnioskodawcy obowiązku okazania papierowych oryginałów dokumentów, których cyfrowe odwzorowania stanowią załączniki do wniosku, na możliwość żądania okazania tych oryginałów po stronie organu rejestrującego. Z uwagi na potrzebę zmniejszania obciążeń administracyjnych, organ rejestrujący będzie mógł podjąć decyzję, co do potrzeby dodatkowej weryfikacji dokumentów, bez konieczności każdorazowego jej przeprowadzania, co przełoży się na efektywność pracy organów. W szczególności organ rejestrujący będzie mógł odstąpić od procedury wglądu do oryginałów, jeżeli została ona przeprowadzona na etapie przeglądu wstępnego. Druga zmiana polega na rozszerzeniu stosowania procedury na wniosek o zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego.

W sytuacji, kiedy jednostka pływająca zmienia właściciela, nowy właściciel składa wniosek o rejestrację (w przypadku gdy jednostka pływająca była zarejestrowana w innym rejestrze, np. prowadzonym przez dyrektora urzędu morskiego albo rejestrze innego państwa) albo wniosek o zmianę danych w rejestrze (w przypadku gdy jednostka jest zarejestrowana

w REJA24). W związku z tym zachodzi potrzeba zachowania jednolitej procedury w sytuacji, kiedy jednostka pływająca jest wpisywana do rejestru po raz pierwszy, jak i w przypadku złożenia wniosku o zmianę danych w rejestrze, np. spowodowanego zmianą właściciela jednostki pływającej. Dotyczy to zwłaszcza konieczności umożliwienia organowi rejestracyjnemu wglądu do oryginałów dokumentów przed wydaniem dokumentu rejestracyjnego, dlatego zdecydowano się na rozszerzenie zakresu stosowania normy zawartej w art. 6 ust. 6 URJ tak, aby objęła również wnioski o zmianę danych w rejestrze.

W art. 8 URJ w zdaniu drugim po wyrazach: „rezerwowana jest” dodaje się wyrazy „w drodze decyzji”, celem jednoznacznego doprecyzowania okoliczności faktycznych co do rezerwacji numeru rejestracyjnego lub nazwy dla jednostki w budowie.

Projektowany art. 9 ust. 2a URJ wyraźnie podkreśla, że wydawane zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację nie uprawnia do uprawiania żeglugi jednostką pływającą do czasu wpisania jednostki do rejestru. Zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację pełni niektóre funkcje tymczasowego dokumentu rejestracyjnego i umożliwia np. wystąpienie do Urzędu Komunikacji Elektronicznej celem uzyskania pozwolenia radiowego, ale nie może uprawniać do eksploatacji jednostki na wodzie. W pierwszej kolejności należy podkreślić, że do czasu uzyskania dokumentu rejestracyjnego jednostka niestanowiąca polskiej własności nie uzyskała przynależności państwowej i prawa podnoszenia polskiej bandery. Prawo międzynarodowe (Konwencja UNCLOS) wymaga, aby każda jednostka w żegludze międzynarodowej posiadała dokument potwierdzający przynależność państwową. Zgodnie z obowiązującymi przepisami jednostka, która nie posiada przynależności państwowej, nie może być eksploatowana.

Dodatkowo do czasu rejestracji nie jest potwierdzone prawo własności, a tym samym dochodzenie odpowiedzialności właściciela lub armatora może być nieskuteczne.

W praktyce stwierdzono również, że zaświadczenia były licznie fałszowane. Dokument rejestracyjny jednostki pływającej to dokument kategorii pierwszej w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1669, z późn. zm.). Przewidziano szereg zabezpieczeń, aby dokument spełniał wymogi w zakresie zabezpieczenia przed fałszerstwem, natomiast zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację nie posiada żadnych zabezpieczeń.

W procedurze rejestracji, zgodnie z art. 9 ust. 1 URJ, organ rejestrujący bada, czy:

- 1) wniosek i dołączone do niego dokumenty lub materiały odpowiadają pod względem treści i formy wymogom określonym w ustawie;
- 2) zgłoszone dane są zgodne ze stanem faktycznym, jeżeli ma w tym względzie uzasadnione wątpliwości. Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 9 ust. 2 URJ, po zweryfikowaniu

kompletności wniosku o rejestrację organ rejestrujący wydaje zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację, którym właściciel jednostki pływającej może się posługiwać do czasu wydania dokumentu rejestracyjnego albo doręczenia decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru. Proponowana zmiana brzmienia art. 9 ust. 2 URJ dotyczy określenia maksymalnego terminu posługiwania się zaświadczeniem – nie dłużej niż przez 60 dni. Korzystając z uprawnienia, o którym mowa w art. 4 ust. 3 i 4 pkt 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1355, z późn. zm.), organ rejestrujący weryfikuje, czy jednostka pływająca lub silnik jednostki pływającej nie zostały skradzione, przywłaszczone, utracone lub nie są poszukiwane jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym. Po weryfikacji w Systemie Informacyjnym Schengen organ rejestrujący wpisuje jednostkę do rejestru i składa zamówienie na dokument rejestracyjny. Z chwilą wpisu do rejestru jednostka uzyskuje polską przynależność. Wpis do rejestru stanowi również potwierdzenie prawa własności. Z tą chwilą znikają zatem przeszkody formalne uniemożliwiające legalną eksploatację jednostki pływającej (jeśli nie istnieją w tym zakresie inne wymogi formalne, np. konieczność poddania się inspekcji bezpieczeństwa i uzyskania karty bezpieczeństwa czy konieczność uzyskania pozwolenia radiowego). Funkcjonalność systemu REJA24, tj. moduł „weryfikacja”, umożliwia organom administracji weryfikację statusu jednostki jako: „zarejestrowana” (art. 15 ust. 5 URJ). Mając powyższe na względzie, projektodawca przewidział możliwość uprawiania żeglugi na jednostce pływającej i posługiwania się zaświadczeniem o rejestracji do czasu uzyskania dokumentu rejestracyjnego. Jednocześnie, aby nie tworzyć sytuacji, w których wnioskodawca nie odbiera dokumentu, ograniczono czas posługiwania się zaświadczeniem do 60 dni. Data ważności zaświadczenia zostanie uwidoczniona na dokumencie. Przewiduje się również funkcjonalność systemu REJA24, która umożliwi automatyczne powiadomienie wnioskodawcy na wskazany numer telefonu o zmianie statusu wniosku. Będzie też możliwość potwierdzenia uzyskania wpisu do rejestru przez moduł „weryfikacja”. Z zebranych od organów rejestrujących informacji wynika, że średni czas od wpłynięcia wniosku do uzyskania wpisu do rejestru nie przekracza 7 dni.

Proponowane zmiany w art. 9 ust. 4 URJ rozszerzają katalog przesłanek do wydania decyzji o odmowie wpisania jednostki do rejestru o sytuacje, gdy brak jest dokumentu potwierdzającego pozytywny wynik przeglądu wstępnego (o ile jednostka podlega takiemu obowiązkowi) oraz gdy obowiązuje zakaz określony w rozporządzeniu Rady Ministrów

wydanym na podstawie art. 4 ust. 3a i 3b URJ. Dodano jednoznaczne wskazanie, że organ w drodze decyzji nie tylko odmawia wpisania jednostki do rejestru, ale również w tej formie odmawia zmiany danych w rejestrze. Zmiana ta ma na celu zapewnienie bezsprzecznej podstawy prawnej do wydania takich decyzji, co jest istotne z punktu widzenia ogólnej zasady legalizmu, a tym samym dla ważności wydawanych decyzji. Zmiana ta jest również spójna z wyraźnym wskazaniem wniosku o rejestrację i wniosku o zmianę danych w rejestrze, którą wprowadza się w art. 6 ust. 6 URJ. Chociaż w praktyce oba przepisy miały zastosowanie zarówno do wniosku o rejestrację, jak i do wniosku o zmianę danych w rejestrze i nie sprawiały dotychczas problemu, to zasadnym jest jednoznaczne unormowanie tej kwestii. Biorąc pod uwagę, że wniosek o dokonanie zmiany w rejestrze często de facto zastępuje wniosek o rejestrację, chociażby w przypadku nabycia jednostki pływającej już zarejestrowanej, to istotnym jest, aby przesłanki do odmowy uwzględnienia żądania wynikającego z obu tych wniosków również były tożsame.

Projektowane art. 10a i art. 10b URJ wprowadzają obowiązek potwierdzania ważności danych w rejestrze lub ich aktualizacji nie rzadziej niż co 5 lat oraz umożliwienie zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego i wyrejestrowania jednostki z urzędu. Wprowadzenie tego obowiązku zapewni rzetelną informację na temat jednostki i jej eksploatacji, a także dostępność aktualnych danych kontaktowych, co m.in. ułatwi sprawowanie nadzoru inspekcyjnego nad jednostką przez zapewnienie niezbędnego kontaktu z jej właścicielem lub armatorem. Przewidziano możliwość cofnięcia zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego spowodowanego niedopełnieniem obowiązku aktualizacji danych. W przypadku złożenia kompletnego wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego decyzja o zawieszeniu ważności dokumentu rejestracyjnego będzie traciła moc w całości. Cofnięcie zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego będzie się odbywało przez dokonanie wpisu o potwierdzeniu ważności dokumentu w rejestrze. Takie rozwiązanie zapewni sprawność i szybkość postępowania, przy jednoczesnym ograniczeniu obciążenia administracyjnego organów rejestrujących. W przypadku wniosku składanego po raz pierwszy będzie wymagane złożenie przez wnioskodawcę oświadczenia, że jednostka pływająca nie jest urządzeniem wodnym w rozumieniu art. 16 pkt 65 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, w szczególności mołem, pomostem lub przystanią, a także inną konstrukcją pływającą nieprzeznaczoną do uprawiania żeglugi, pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Aby nowy obowiązek stanowił możliwe najmniejsze obciążenie administracyjne dla

właścicieli oraz dla organów rozpatrujących wnioski, przewiduje się dodanie nowych funkcjonalności wspierających w systemie REJA24.

Projektowany art. 10c URJ pozwala na wykreślenie z rejestru jednostek zarejestrowanych w nim na wniosek właściciela, które nie odpowiadają na wezwania organów administracji publicznej albo RO. Projektowany art. 10d URJ w przypadku jachtu morskiego pozwala na zawieszenie ważności dokumentu rejestracyjnego jednostki w sytuacji naruszenia przez właściciela jednostki przepisów bezpieczeństwa morskiego i braku posiadania karty bezpieczeństwa, jeżeli przepisy UBM nakładają obowiązek jej posiadania. Jedyną przesłanką niezbędną do przywrócenia ważności dokumentu rejestracyjnego jest okazanie ważnej karty bezpieczeństwa, której dołączenia do wniosku wymaga projektowany ust. 3. Wydanie karty bezpieczeństwa poświadcza, że jednostka została poddana inspekcji, a jej wynik był pozytywny. Tym samym jednostka pływająca spełnia wymagania i nie ma potrzeby określania dodatkowych przesłanek do przywrócenia ważności dokumentu rejestracyjnego.

Projektowane przepisy dodawanych art. 10a–10d URJ uwzględniają we wprowadzanych rozwiązaniach fakt, że część statków jest wpisywana do rejestru na wniosek właściciela, zaś część podlega obowiązkowi rejestracji. Z tego też względu rozróżniono sposób postępowania z tymi statkami, w taki sposób, aby jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji nie mogły być wykreślane z rejestru, ze względu na fakt niedopełnienia innych obowiązków, bowiem taki rygor doprowadziłby do sytuacji, w której niewykonanie obowiązku skutkowałoby dodatkowo naruszeniem obowiązku wpisania jednostki do rejestru. Z tego względu określony w art. 10b ust. 2 i 10d ust. 2 URJ i ograniczony do 6 miesięcy czas na złożenie wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego dotyczy wyłącznie jednostek pływających wpisanych do rejestru na wniosek i niepodlegających obowiązkowi rejestracji.

W projektowanym art. 10e URJ wprowadzono zakaz uprawiania żeglugi na jednostce pływającej i jej eksploatacji na wodzie w okresie zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego, a stosowne sankcje przewidziano w projektowanym art. 19 ust. 1 pkt 1a URJ, który wprowadza karę grzywny za uprawianie żeglugi lub inny sposób eksploatacji na wodzie jednostki pływającej, której ważność dokumentu rejestracyjnego została zawieszona.

Art. 11 ust. 2 pkt 2a–2c URJ rozszerzają katalog przesłanek stanowiących podstawę do wykreślenia z rejestru jednostek, które nie podlegają obowiązkowi rejestracji. Wprowadzają one możliwość wykreślenia z rejestru z urzędu jednostki pływającej, gdy ważność dokumentu rejestracyjnego została zawieszona, a właściciel nie złożył kompletnego wniosku o potwierdzenie lub przywrócenie (w przypadku braku karty bezpieczeństwa) ważności

dokumentu rejestracyjnego, a także gdy organ administracji publicznej albo upoważniona uznana organizacja wystąpi z wnioskiem o wykreślenie, gdy nie otrzyma odpowiedzi na wezwanie skierowane na adres do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a tiret siódmym URJ. Art. 11 ust. 2 pkt 4 URJ wskazuje jako przesłankę do wykreślenia jednostki pływającej z rejestru zakaz określony w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów wydanego na podstawie art. 4 ust. 3a i 3b URJ.

W projektowanym art. 11 ust. 3 URJ nałożono na właściciela jednostki pływającej, która została wykreślona z rejestru z urzędu, obowiązek zwrotu dokumentu rejestracyjnego do organu rejestrującego albo samodzielnego dokonania fizycznego anulowania i złożenia oświadczenia o dokonaniu tej czynności.

Art. 11 ust. 3a URJ nakłada na właściciela jednostki pływającej obowiązek złożenia ww. oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Mając na względzie przytoczenie metryki promulgacyjnej ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej w dodanym art. 2 pkt 13 lit. b URJ, zaproponowano zmianę o charakterze redakcyjnym w art. 11 ust. 4 URJ.

Projektowany art. 11a URJ opisuje proces fizycznego anulowania dowodu rejestracyjnego przez organ rejestrujący.

W związku z dodaniem art. 5a URJ, w którym pojawia się odwołanie do ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego wraz metryką promulgacyjną, w art. 12 URJ usuwa się metrykę promulgacyjną.

Projektowany art. 14 ust. 2 pkt 1a URJ dodaje do katalogu informacji zawartych w rejestrze informacje dotyczące dokumentu potwierdzającego pozytywny wynik przeglądu wstępnego.

Zmieniany art. 14 ust. 2 pkt 4 wskazuje konieczność wprowadzania do rejestru informacji dotyczących wskazania podstawy i dat: zawieszenia ważności dokumentu rejestracyjnego i cofnięcia tego zawieszenia, przywrócenia ważności dokumentu rejestracyjnego oraz potwierdzenia ważności dokumentu rejestracyjnego oraz wykreślenia jednostki pływającej z rejestru.

W związku z wprowadzonym obowiązkiem przeglądu wstępnego (art. 4a ust. 1 URJ), projektowany art. 14 ust. 3 pkt 5 URJ dodaje RO do listy podmiotów wprowadzających informacje do rejestru i wskazuje ich zakres zgodnie z art. 4a ust. 7 pkt 1 URJ.

Projektowany art. 15 ust. 5 URJ stanowi umocowanie w prawie istniejącej już funkcjonalności systemu REJA24, umożliwiającej bezpłatną, elektroniczną weryfikację rejestracji jednostki

plywającej albo dokumentu rejestracyjnego. Moduł „weryfikacja”, dostępny przez przeglądarkę internetową: <https://verification.reja24.gov.pl/>, pozwala zweryfikować autentyczność i ważność dokumentu oraz status rejestracji jednostki pływającej.

Projektowane zmiany w art. 18 URJ przewidują:

- 1) wprowadzenie nowych rodzajów opłat za rozpatrzenie wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego oraz przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego;
- 2) uzależnienie maksymalnej wysokości opłat od wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym rok wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 18 ust. 10, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, zamiast do minimalnego wynagrodzenia za pracę, co pozwoli na większą elastyczność w urealnianiu wysokości opłat;
- 3) procentowe zamiast kwotowego określenie udziału budżetu państwa w dochodach z opłat sprawi, że dochody budżetu państwa będą rosły proporcjonalnie do ewentualnych podwyżek opłat;
- 4) zróżnicowanie stawek opłat w zależności od wielkości jednostki pływającej oraz faktu, czy podlega ona obowiązkowi rejestracji, czy jest rejestrowana na wniosek właściciela.

Przyjmując argumentację Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, zdecydowano się zrezygnować z uzależnienia wysokości opłat od wysokości pensji minimalnej. Odwołanie do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, zamiast do minimalnego wynagrodzenia za pracę, pozwala na większą elastyczność w urealnianiu wysokości opłat. Zaproponowano również procentowe zamiast kwotowego określenie udziału budżetu państwa w dochodach z opłat (art. 18 ust. 7 URJ), co sprawi, że dochody budżetu państwa będą rosły proporcjonalnie do wysokości opłat, co z kolei pozwoli na prowadzenie prac utrzymaniowych, serwisowych i modyfikujących systemu REJA24. Zmiana delegacji ustawowej zawartej w art. 18 ust. 10 URJ pozwoli zróżnicować stawki opłat dla jednostek podlegających obowiązkowi rejestracji oraz rejestrowanych na wniosek właściciela. Oznacza to konieczność wydania nowego rozporządzenia, w którym wysokości nowych opłat zostaną określone, a wysokości wszystkich opłat – urealnione.

Projektowane zmiany w art. 19 URJ uzupełniają katalog sankcji o kary za uprawianie żeglugi lub inny sposób eksploatacji jednostki pływającej, której ważność dokumentu rejestracyjnego została zawieszona. Ponadto uprawnienie do nakładania grzywien za ujawnione wykroczenia zostało nadane również starostom jako organom rejestrującym.

W art. 28 URJ proponuje się uchylenie ust. 5, który stanowił przepis przejściowy na etapie wprowadzania obowiązku rejestracji w nowopowstałym systemie REJA24 dużej liczby jednostek (również tych starszych, często mających ponad 30 lat), których dokumentacja zaginęła. Mając na względzie, że dokument rejestracyjny jest dokumentem poświadczającym prawo własności – nie powinien on być wydawany podmiotom, które nie są w posiadaniu dokumentacji poświadczającej ich prawa.

Zmiany w ustawie o bezpieczeństwie morskim

W art. 2 UZURJ określono właściwość dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania kontroli nad podmiotami dokonującymi atestacji urządzeń i wyposażenia statku w wybranych powiatach województwa zachodniopomorskiego lub pomorskiego (art. 17 ust. 1a UBM) oraz przewidziano, że karty bezpieczeństwa (obejmujące informację o składzie załogi jachtu) dla jachtów o długości do 24 m będą wydawane przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej na podstawie art. 8a ust. 1 UBM (art. 23 ust. 1b UBM).

Uchylenie przepisu zawartego w art. 19a ust. 2 UBM będzie w praktyce oznaczać legalną możliwość uzyskiwania certyfikatów konwencyjnych w różnych obszarach u różnych podmiotów. Przykładowo armator będzie mógł uzyskać certyfikat potwierdzający zgodność z wymaganiami Konwencji SOLAS u jednej upoważnionej uznanej organizacji, a potwierdzający spełnianie wymagań Konwencji MLC u innej upoważnionej uznanej organizacji. Proponowana zmiana jest wprowadzana w związku z postulatami zarówno upoważnionych uznanych organizacji, jak i armatorów.

Zmiany zaproponowane w art. 86 UBM wynikają z pilnej konieczności wprowadzenia regulacji prawnych umożliwiających operowanie statkami bezzałogowymi w obliczu coraz bardziej zróżnicowanych zagrożeń hybrydowych na morzu. W obecnej sytuacji geopolitycznej zapewnienie ochrony infrastruktury krytycznej na Bałtyku wymaga pilnego otwarcia na nowe technologie. W szczególności statki bezzałogowe mogą pełnić funkcje jednostek dozoru i patrolujących w misjach, które mogłyby stanowić zagrożenie dla załóg statków. Operatorzy infrastruktury krytycznej offshore podejmują wysiłek inwestycyjny, który powinien posłużyć realizacji istotnych z punktu widzenia państwa zadań. Przykładowo – Spółka Skarbu Państwa operująca na polskich obszarach morskich zakupiła mały statek bezzałogowy w celu realizacji zarówno zadań monitoringu instalacji, prac badawczych i pomiarowych na eksploatowanych złożach, jak i na rzecz ochrony instalacji podwodnych. Niezbędne stało się opracowanie instrumentów prawnych i procedur działania, które pozwolą na eksploatację jednostek

mogących znacznie przyczynić się do ochrony instalacji ważnych z punktu widzenia państwa i przeciwdziałać hybrydowym formom agresji na morzu.

Należy również podkreślić pozytywne doświadczenia administracji morskiej w stosowaniu przepisu art. 3b ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125, z późn. zm.) umożliwiającego dyrektorowi urzędu morskiego czasowego zamknięcia dla żeglugi i rybołówstwa obszaru znajdującego się na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym, na którym będą przeprowadzane testy statków autonomicznych (nieposiadających załogi), oraz określenia zasady przeprowadzania takich testów. Dla jednostek dla których faza testowania zakończyła się pomyślnie należy stworzyć otoczenie regulacyjne umożliwiające legalną eksploatację.

Zgodnie z propozycją zawartą w art. 86 ust. 3d UBM, procedura wydawania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego, wzorem rozwiązań przyjętych przez inne administracje morskie, będzie procedurą analogiczną do opisanej w art. 86 ust. 3a i 3b UBM procedury uzyskiwania zgody na zwolnienie statku z obowiązku spełniania wymagań albo na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, pod warunkiem że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony. Do czasu wypracowania i przyjęcia międzynarodowych standardów dla morskich nawodnych jednostek autonomicznych, tj. Kodeksu MASS, nad którym pracuje Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), i wdrożenia tych wymagań do polskiego porządku prawnego, wydanie zezwolenia na eksploatację będzie poprzedzone analizą konkretnych rozwiązań przyjętych w danym, jednostkowym przypadku oraz weryfikacją, że przyjęte rozwiązania pozwalają zapewnić nie mniejszy poziom bezpieczeństwa żeglugi niż określony dla konwencjonalnych jednostek załogowych.

Zgodnie z propozycją zawartą w art. 86 ust. 3d–3l UBM w przypadku statku bezzałogowego uzyskanie zezwolenia na eksploatację w polskich obszarach morskich możliwe będzie na wniosek armatora złożony do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na obszar eksploatacji statku. W proponowanym art. 86 ust. 3e i 3f UBM wskazano zawartość wniosku o wydanie zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego oraz dokumenty, które powinny zostać dołączone do wniosku. Projektowany przepis celowo posługuje się ogólnym pojęciem dokumentu potwierdzającego rejestrację, a nie nazwą konkretnego dokumentu, gdyż ta ze względu na organ rejestrujący jest różna.

W przypadku gdy obszar eksploatacji wnioskowany przez armatora obejmować będzie właściwość więcej niż jednego dyrektora urzędu morskiego, decyzję wyda dyrektor urzędu morskiego, do którego armator skierował wniosek, po uzgodnieniu z dyrektorem urzędu

morskiego, którego właściwość także obejmie zezwolenie na eksploatację. Zezwolenie na eksploatację statku bezzałogowego będzie wydawane w drodze decyzji, po przeprowadzeniu inspekcji celem potwierdzenia, że poziom bezpieczeństwa żeglugi w porównaniu ze statkami obsadzonymi załogą nie zostanie zmniejszony. W zakresie inspekcji mają tu zastosowanie przepisy UBM w zakresie inspekcji państwa bandery. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego właściwy dyrektor urzędu morskiego będzie mógł wymagać od armatora dodatkowej dokumentacji oraz praktycznej demonstracji potwierdzającej sprawność działania systemów statku bezzałogowego zgodnie z określonym przez dyrektora urzędu morskiego scenariuszem. W zezwoleniu na eksploatację statku bezzałogowego określone zostaną m.in.: dane identyfikujące statek, obszar eksploatacji, który można określić w zależności od potrzeb zarówno przez użycie dokładnych współrzędnych geograficznych, jak również w inny opisowy sposób, a także wymagania, które pozwolą na zapewnienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi nie mniejszego niż w przypadku statków obsadzonych załogą, ewentualne ograniczenia w zakresie eksploatacji, takie jak warunki hydrometeorologiczne czy pora dzienna albo operowanie w zasięgu widoczności wzrokowej operatora statku bezzałogowego oraz okres ważności zezwolenia. Art. 86 ust. 3j i 3l UBM zawierają regulacje dotyczące przesłanek umożliwiających wydanie decyzji o odmowie wydania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego oraz cofnięcia wydanego zezwolenia.

W związku z powyższymi regulacjami w proponowanym art. 127 w ust. 2 UBM przewidziano sankcje dla armatora, który operuje statkiem bezzałogowym niezgodnie z zezwoleniem na eksploatację albo nie posiadając zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego, a w części I w punkcie 16b załącznika do ustawy określono wysokość opłaty za przeprowadzenie inspekcji celem wydania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego.

Przepisy przejściowe i końcowe

W art. 3 UZURJ projektu ustawy przesądzono, że do spraw wszczętych i nie zakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy będą miały zastosowanie przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Wynika to m.in. z faktu, że w projektowanej ustawie rozszerzono zakres informacji, jakie należy wskazywać we wniosku o rejestrację jednostki pływającej. Nowe informacje obejmują m.in. informacje o obywatelstwie, wielkości udziału właściciela w prawie własności jednostki pływającej, a w określonych przypadkach również o adresie poczty elektronicznej armatora oraz numerze telefonu armatora. Dane te są istotne dla zapewnienia aktualności rejestru, określenia obowiązków, jakie spoczywają na armatorze (np. obowiązek poddania jednostki pływającej

przeglądowi wstępnemu), a także dla zapewnienia kontaktu z armatorem, co umożliwia właściwy nadzór nad jednostkami pływającymi, dlatego też uznano, że postępowania, w których wnioski zostały złożone przed wejściem w życie ustawy, powinny być rozpatrywane w oparciu o nowe przepisy. W celu zapewnienia możliwości uzupełnienia wniosku o wyżej wymienione informacje przesądzone, że organ rejestrujący będzie zwracał wnioski, które powinny zostać uzupełnione w terminie 60 dni. Dodatkowo, w związku z wprowadzonym obowiązkiem dokonywania przeglądu wstępnego przed wpisaniem określonych rodzajów jednostek pływających do rejestru, przesądzone, że w przypadku jednostki pływającej, niestanowiącej polskiej własności, do uzupełnionego wniosku o rejestrację jednostki pływającej wnioskodawca obowiązany jest załączyć dokument potwierdzający pozytywny wynik takiego przeglądu. W celu wyeliminowania konieczności dokonywania dodatkowej (uzupełniającej) opłaty za rozpatrzenie wniosku, który został złożony przed wejściem w życie ustawy, a tym samym ponoszenia kosztów, których armator nie zakładał ponieść z chwilą podejmowania decyzji o złożeniu wniosku, przesądzone, że do takich spraw będzie miała zastosowanie opłata w wysokości dotychczasowej. Dodatkowo, w ust. 6 przedmiotowego przepisu, zapewniono, że identyczne postępowanie będzie miało miejsce w przypadku wniosku o zmianę danych w rejestrze. Wynika to z faktu, że w odniesieniu do jednostki wpisanej do rejestru osoba, która kupiła statek, występuje z wnioskiem o zmianę danych w rejestrze, zamiast z wnioskiem o wpis w rejestrze, dlatego też istotnym jest, aby postępowanie w obydwu przypadkach było jednolite.

W art. 4 UZURJ przesądzone, że wpisy dokonane w rejestrze jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz dokumenty rejestracyjne jednostek pływających wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność z zastrzeżeniem przypadków przewidzianych w ustawie. Uregulowano kwestie mające na celu zapewnienie aktualności i kompletności danych w rejestrze dla statków, które zostały wpisane do rejestru przed wejściem w życie projektowanej ustawy. Przepis ten określa m.in. szczególne terminy na złożenie wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego względem terminu przewidzianego w dodawanym art. 10a URJ, tak aby w możliwie najszybszym terminie zapewnić kompletność i aktualność tych danych względem statków, które zostały do niego wpisane wcześniej. Jednocześnie przepis ten w projektowanym ust. 11 zapewnia, że właściciele jednostek pływających, którzy potwierdzą ważność dokumentu rejestracyjnego na podstawie przepisów przejściowych, nie będą musieli zbyt szybko powtarzać tej czynności na podstawie art. 10a URJ. Terminy na realizację przedmiotowego obowiązku uzależnione są od daty dokonania rejestracji. Jednocześnie zapewniono, uwzględniając długi okres *vacatio legis* oraz

dodatkowe od 3 do 24 miesięcy utrzymania ważności wpisów oraz wydanych dokumentów rejestracyjnych, że armatorzy jednostek pływających będą mieli wystarczająco dużo czasu na potwierdzenie aktualności danych w rejestrze. Do upływu tych terminów będą oni mogli w dalszym ciągu eksploatować swoje jednostki pływające.

Określono również skutki wynikające z faktu niedopełnienia obowiązku aktualizacji danych oraz, w przypadku jednostek zobowiązanych do wykonania przeglądu wstępnego, niewykonania ww. przeglądu w przewidzianym terminie. Te są różne w zależności od tego, czy jednostka pływająca została wpisana do rejestru dobrowolnie (nie podlega obowiązkowi rejestracji), czy też podlega obowiązkowi rejestracji. Uwzględniono przy tym fakt, że do czasu złożenia wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu, który zapewni kompletność danych, w rejestrze będą się znajdować jednostki pływające, dla których nie będzie można ustalić, czy podlega obowiązkowi rejestracji, czy też została wpisana do rejestru na wniosek właściciela. W takim wypadku uznano, że jednostki te należy traktować jak te, które podlegają obowiązkowi wpisania do rejestru. W przypadku niedopełnienia obowiązku przez właściciela zarejestrowanej jednostki pływającej, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, przesądzo, że organ rejestrujący oznaczy w rejestrze wpis jednostki pływającej jako wykreślony, a dokument rejestracyjny takiej jednostki pływającej traci ważność na mocy ustawy z chwilą upływu terminu na wykonanie przedmiotowego obowiązku, natomiast w przypadku jednostek pływających podlegających obowiązkowi rejestracji i tych, dla których nie można ustalić, czy podlegają obowiązkowi rejestracji, czy też zostały wpisane do rejestru dobrowolnie, ustawa przewiduje dwuetapową procedurę utraty ważności dokumentu rejestracyjnego. W pierwszym etapie, z chwilą upływu terminu na dokonanie potwierdzenia ważności dokumentu rejestracyjnego, wpis w rejestrze dotyczący jednostki pływającej ulega zawieszeniu z mocy prawa, a dopiero po upływie kolejnych 12 miesięcy, w których właściciel nie dopełni obowiązku aktualizacji, i dokument rejestracyjny traci ważność z mocy ustawy, a organ rejestrujący oznacza wpis w rejestrze jako wykreślony. Takie rozróżnienie zapewnia dodatkową ochronę armatora jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi rejestracji.

Podkreślić przy tym należy, że projektowane rozwiązania, polegające na oznaczeniu przez organ rejestrujący wpisu w rejestrze jako zawieszony lub wykreślony i utracie ważności dokumentu rejestracyjnego na mocy ustawy, mają między innymi na celu znaczące zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla organów rejestrujących. Biorąc pod uwagę, że część organów rejestrujących dokonało bardzo dużej liczby wpisów, prowadzenie przez nie np. postępowań o zawieszenie wpisu czy też wykreślenie z rejestru takich jednostek mogłoby sparaliżować pracę tych organów. Zakłada się, że oznaczenie wpisów w rejestrze jako

wykreślone dotyczyć będzie przede wszystkim jednostek niestanowiących polskiej własności. Znaczna ich część została wpisana za pośrednictwem podmiotu zewnętrznego, a administracja morska nie ma z nimi jakiegokolwiek kontaktu ani możliwości nadzoru. Co istotne brak takiego kontaktu mógłby negatywnie wpływać na ewentualne prowadzenie postępowań o wykreślenie, w tym przede wszystkim na skuteczność doręczeń i zapewnienie udziału strony w postępowaniu, a tym samym istniałoby zagrożenie obarczenia decyzji wadą nieważności czy też konieczność wznowienia postępowania. Tym samym postępowanie byłoby nie tylko trudne do przeprowadzenia, a czasami wręcz niemożliwe, ale również nie pozwoliłoby osiągnąć głównego celu projektowanej ustawy, tj. zapewnienia aktualnego rejestru, w którym wpisane są jednostki pływające, które uzyskały polską przynależność i nad którymi polska administracja sprawuje należyty nadzór, nie dając podstaw do podważania autorytetu i wiarygodności statków pływających pod polską banderą i polskich organów. Istotne jest przy tym, że utrata ważności dotyczyć będzie w znacznej mierze jednostek niepodlegających obowiązkowi rejestracji, a także nie będzie negatywnie wpływać na możliwość ponownego wnioskowania o wpisanie jednostki do rejestru. Projektowane przepisy zapewniają odpowiednio długi czas na realizację nakładanych obowiązków, a tym samym minimalizują możliwość poniesienia negatywnych konsekwencji wynikających z braku znajomości przepisów.

W art. 4 ust. 8–10 oraz ust. 12 projektu ustawy uregulowano również obowiązek zwrotu dokumentu rejestracyjnego, który utracił ważność, oraz sposób postępowania ze zwróconymi dokumentami przez organy rejestrujące, a także jednoznacznie przesądzono o utracie polskiej przynależności takiego statku z dniem oznaczenia wpisu w rejestrze jako wykreślony. Wynika to z faktu, że z chwilą wpisania jednostki do rejestru jednostki te uzyskiwały polską przynależność.

Art. 5 UZURJ wprowadza obowiązek oznakowania indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) kadłubów jednostek pływających w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie przepisów UZURJ.

Art. 6 UZURJ określa czas obowiązywania dotychczasowych przepisów wykonawczych na czas nie dłuższy niż 48 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy oraz umożliwia ich nowelizację w okresie utrzymania w mocy.

W art. 7 UZURJ ustanowiono przepis przejściowy dotyczący kwestii zachowania ważności kart bezpieczeństwa jachtów morskich o długości do 24 m wydanych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy w zależności od faktu, czy zostały one wydane przez uznaną organizację

upoważnioną w zakresie, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 1 UBM, czy przez dyrektora urzędu morskiego.

Tak zaprojektowany przepis przejściowy zapewni, że upoważniona uznana organizacja będzie otrzymywała wnioski o przeprowadzenie inspekcji stopniowo. Armatorzy, obowiązani zgłosić jacht do inspekcji w celu wydania nowego lub potwierdzenia ważności dotychczasowego certyfikatu bezpieczeństwa, nie będą zmuszeni zgłosić się we wcześniejszym terminie, a jedynie zrealizować obowiązek inspekcyjny zgłaszając się do upoważnionej uznanej organizacji.

Art. 8 UZURJ jest przepisem o wejściu w życie. Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Przewidziany termin *vacatio legis* będzie niezbędny do przeprowadzenia planowanego procesu modyfikacji i wprowadzenia nowych funkcjonalności systemu REJA24. Jednocześnie proponuje się, aby zmiany projektowane w art. 1 pkt 3 lit. b, pkt 5 w zakresie art. 5a ust. 1 i 3–8, pkt 6 lit. c i e, pkt 7, pkt 8 lit. a, lit. b i lit. c w zakresie art. 9 ust. 4 pkt 1, 2 i 4–6, pkt 10 lit. a tiret drugie, pkt 10 lit. b i c, pkt 11, 12, pkt 15 lit. b, pkt 16 lit. b i pkt 17, art. 2, i art. 7 weszły w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W związku z faktem, że projektowany obowiązek wykonania przeglądu wstępnego dotyczyć będzie wyłącznie jednostek pływających, które nie stanowią polskiej własności, projektowane regulacje nie będą miały wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.

UZURJ nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

UZURJ nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) oraz art. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902, z późn. zm.) projektowana ustawa została udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

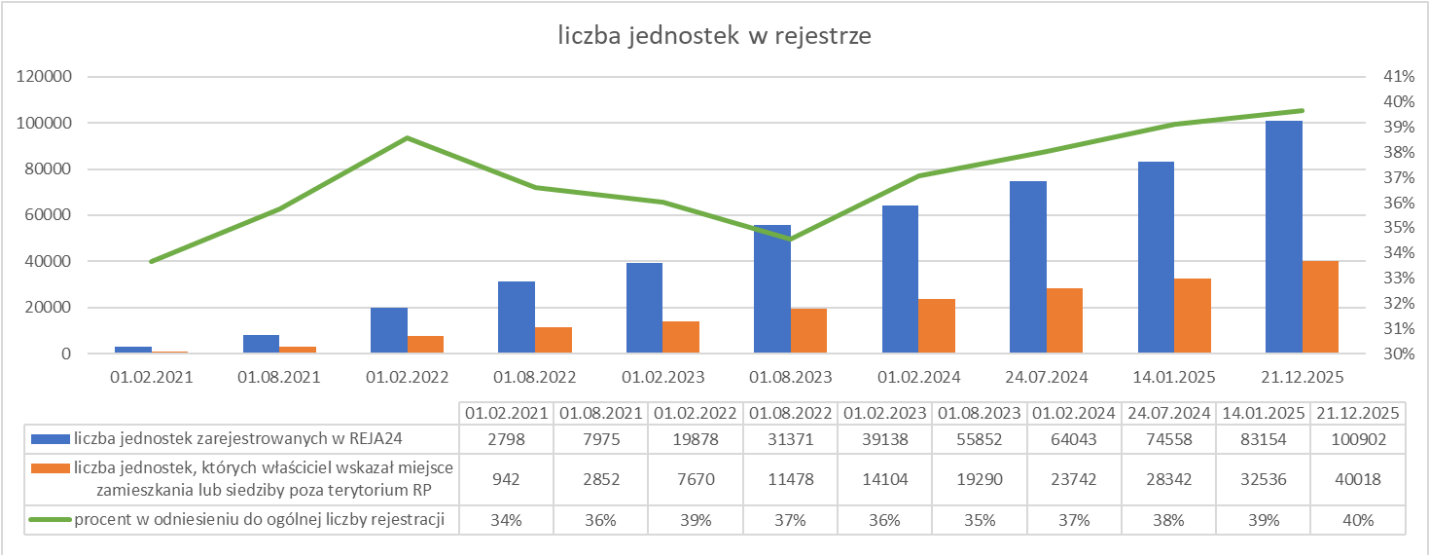
Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Arkadiusz Marchewka, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka, Z-ca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 522 55 70; e-mail: sekretariatDGMiZS@mi.gov.pl	Data sporządzenia 06.07.2026 Źródło: Inne Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UD305
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Na mocy przepisów ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536), dalej „URJ”, utworzono rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, dalej „rejestr” albo „REJA24”, obejmujący jednostki sportowo-rekreacyjne śródlądowe i morskie, żaglowe i motorowe, a także śródlądowe jednostki przeznaczone do połowu ryb. Obowiązek rejestracji dotyczy jachtów i innych jednostek pływających o długości większej niż 7,5 m lub o mocy silnika większej niż 15 kW, stanowiących polską własność. Jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji mogą być rejestrowane na wniosek właściciela.

Rejestr ma charakter otwarty i umożliwia rejestrację, a tym samym uzyskanie polskiej przynależności jednostek pływających bez ograniczeń co do kraju pochodzenia właściciela jednostki. Dokument rejestracyjny jest wydawany bezterminowo. Zgodnie ze stanem na dzień 21 grudnia 2025 r. liczba jednostek w REJA24 wynosiła 100 902, z czego ok. 40 % (40 018) stanowią jednostki, których właściciel wskazał miejsce siedziby (osoba prawna) albo zamieszkania (osoba fizyczna) poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponad 11 % zarejestrowanych jednostek, tj. ok. 11 000, to jednostki, których właścicielem jest podmiot mający miejsce siedziby albo zamieszkania poza Unią Europejską. W 2024 r. w REJA24 zarejestrowano 21 624, a w 2025 r. – 18 233 jednostki.



Dane z REJA24, wg stanu na dzień 21 grudnia 2025 r.

Wyspecjalizowani pośrednicy oferują na rynku światowym rejestrację jednostek pływających pod polską banderą, pobierając za swoje usługi opłaty kilkadziesiąt razy większe niż opłata za rozpatrzenie wniosku o rejestrację pobierana przez organ rejestrujący, a jednocześnie nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za przedstawiane wnioski, nie weryfikują zawartych w nich informacji i poprawności podawanych danych. Pośrednicy są zainteresowani procedowaniem jak największej liczby wniosków, ponieważ każda rejestracja oznacza dla nich przychód. Wniosek o rejestrację może być złożony w jednym z 382 organów rejestrujących, którymi są starostowie, prezydenci miast, Polski Związek Żeglarski oraz Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego. Kompetencje organów rejestrujących są bardzo zróżnicowane. Analiza rozkładu liczby spraw obsługiwanych przez organy rejestrujące

w I półroczu 2024 r. wykazuje istotne dysproporcje w skali kraju. Poniższe zestawienie wskazuje, że ponad połowa organów rejestrujących (tj. 52,62 %) rozpatruje mniej niż jeden wniosek w miesiącu, co w praktyce oznacza, że bardzo rzadko ma styczność z przepisami dotyczącymi dokumentacji jednostek pływających. Dużą liczbę wniosków, która sprzyja utrzymaniu kompetencji personelu, rozpatruje tylko 9 organów rejestrujących.

Liczba rozparzonych wniosków w okresie (01.01.2024 r. – 30.06.2024 r.)	Liczba organów rejestrujących	Procent spośród ogólnej liczby organów
średnio mniej niż 1 wniosek w miesiącu (poniżej 6 wniosków)	201	52,62
średnio 1–5 wniosków w miesiącu (poniżej 30 wniosków)	127	33,25
średnio 5–30 wniosków w miesiącu (30–180 wniosków)	45	11,78
średnio powyżej 30 wniosków w miesiącu (powyżej 180 wniosków)	9	2,36
Suma:	382	100

Dodatkowo należy podkreślić ograniczone narzędzia proceduralne i formalnoprawne będące w dyspozycji organów rejestrujących. Należy również wskazać, że przepisy dotyczące jednostek pływających nie są zharmonizowane na wzór przepisów odnoszących się do pojazdów drogowych, a dokumentacja towarzysząca wnioskowi o rejestrację bywa bardzo zróżnicowana w zależności od kraju pochodzenia. Stąd istnieje pilna potrzeba podjęcia działań w celu zapewnienia rzetelnej i profesjonalnej weryfikacji dokumentacji jednostek, które uzyskując wpis do rejestru uzyskują prawo podnoszenia polskiej bandery.

Morskie jachty rekreacyjne o długości do 15 m nie podlegają obowiązkowi inspekcyjnemu. W praktyce oznacza to, że ani organ rejestrujący, ani organ inspekcyjny nie stykają się z jednostką, nie mają kontaktu z armatorem (o ile jednostka nie ulegnie wypadkowi albo nie naruszy obowiązujących przepisów). Nie jest wykluczone, że część tych jednostek jest eksploatowana jako jachty komercyjne, ale z uwagi na fakt, że pływają poza obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, polska administracja morska nie dysponuje taką wiedzą.

Dodatkowo dochodzi do przypadków przemytu narkotyków na jachtach pływających pod polską banderą poza polskimi obszarami morskimi, a proceder ten wydaje się nasilać. Incydenty te negatywnie wpływają na wizerunek Polski, która może być postrzegana jako państwo tzw. taniej bandery, niesprawujące odpowiedniej kontroli nad procesem nadawania statkom swojej przynależności państwowej, a tym samym tolerujące zjawiska kryminalne. Aby rejestr mógł stanowić szansę rozwoju dla polskich firm i przynosić Polsce korzyści wizerunkowe, należy pilnie wyposażać administrację w narzędzia do sprawowania realnego nadzoru nad jachtami uzyskującymi polską przynależność.

Podsumowując, w rejestrze znajduje się kilkadziesiąt tysięcy jachtów eksploatowanych poza polskimi obszarami morskimi, które uzyskały prawo podnoszenia polskiej bandery. Organy rejestrujące i organy administracji morskiej nie mają wystarczająco skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską przynależność oraz skutecznie realizować nadzór nad jednostkami już zarejestrowanymi. Brak mechanizmów weryfikacji i aktualizacji danych w rejestrze dodatkowo utrudnia możliwość dotarcia do armatora i sprawowanie nadzoru przez organy administracji, a tym samym stwarza ryzyko braku zapewnienia spełniania przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi.

Zidentyfikowano również konieczność wprowadzenia regulacji prawnych umożliwiających operowanie statkami bezzałogowymi w obliczu coraz bardziej zróżnicowanych zagrożeń hybrydowych na morzu. W obecnej sytuacji geopolitycznej zapewnienie ochrony infrastruktury krytycznej na Bałtyku wymaga pilnego otwarcia na nowe technologie. W szczególności statki bezzałogowe mogą pełnić funkcje jednostek dozoru i patrolujących w misjach, które mogłyby stanowić zagrożenie dla załóg statków. Do czasu wypracowania i przyjęcia międzynarodowych standardów dla morskich nawodnych jednostek autonomicznych, tj. Kodeksu MASS, nad którym pracuje Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), i wdrożenia tych wymagań do polskiego porządku prawnego, istnieje potrzeba uregulowania procedury wydania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego polegającej na analizie konkretnych rozwiązań przyjętych w danym, jednostkowym przypadku oraz weryfikacji, że przyjęte rozwiązania pozwalają zapewnić nie mniejszy poziom bezpieczeństwa żeglugi niż określony dla konwencjonalnych jednostek załogowych.

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

Projekt ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim, dalej „UZURJ”, przewiduje wprowadzenie obowiązku przeglądu wstępnego, któremu podlegać będą jednostki, które pragną uzyskać polską przynależność. Przegląd wstępny będzie przeprowadzany przez upoważnioną uznaną organizację, co zapewni udział kompetentnego personelu w rzetelnej weryfikacji danych we wniosku i towarzyszącej mu dokumentacji. Przy czym przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów oraz wydawania certyfikatów jachtom o długości

do 24 m należy rozumieć instytucję klasyfikacyjną wykonującą zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkami, uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków, dalej „RO”. Wysokie kompetencje inspektorów przeprowadzających przegląd wstępny w zakresie znajomości przepisów i wymagań dla jednostek pływających pozwolą na rzetelną weryfikację dokumentacji wymaganej do wniosku, np. deklaracji zgodności CE wymaganej zgodnie z przepisami wdrażającymi wymagania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE (Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 90, z późn. zm.). Przegląd wstępny będzie wiązał się z fizyczną obecnością inspektora na pokładzie jednostki pływającej, co umożliwi weryfikację, czy dane jednostki zawarte we wniosku o rejestrację są zgodne ze stanem faktycznym. Weryfikacji inspektora dokonującego przeglądu będą podlegać wymiary główne jednostki w celu zapobieżenia przypadkom wpisywania do rejestru jednostek, których długość przekracza 24 m. Elementem weryfikacji będzie również sprawdzenie, czy numer kadłuba jednostki pływającej (WIN – ang. *Watercraft Identification Number*) we wniosku odpowiada numerowi, którym jest oznakowany kadłub. Koszt przeglądu wstępnego będzie pokrywać właściciel jednostki. Dokumentacja z przeglądu wstępnego będzie dla organu rejestrującego podstawą dla wydania decyzji o wpisaniu jednostki do rejestru. Wprowadzenie przeglądów wstępnych oraz obowiązku aktualizacji danych zapewni, że armatorzy lub właściciele jednostek wchodzących pod polską banderę będą otrzymywali rzetelną informację o wymaganiach przepisów polskiego prawa w zakresie spoczywających na nich obowiązków. Możliwy będzie realny kontakt z armatorem lub właścicielem jednostki, a obowiązek poddania się inspekcji bezpieczeństwa w celu uzyskania karty bezpieczeństwa w odniesieniu do jachtów podlegających takim wymaganiom będzie możliwy do wyegzekwowania.

Dodatkowo projekt ustawy wprowadza – dla wszystkich zarejestrowanych w nim jednostek – obowiązek cyklicznego potwierdzania ważności dokumentu rejestracyjnego, co odbywać się będzie nie rzadziej niż co pięć lat. Obowiązek ten będzie dotyczyć zarówno nowych wpisów do rejestru, jak i jednostek zarejestrowanych przed wejściem w życie przepisów ustawy. W przypadku braku potwierdzenia danych w wymaganym terminie organ rejestrujący będzie uprawniony do wykreślenia jednostki z rejestru z urzędu.

Główne zmiany przewidziane w projekcie ustawy obejmują:

- 1) stworzenie narzędzi umożliwiających weryfikację dokumentacji i stanu jednostek, dla których decyzja o wpisaniu do rejestru oznacza uzyskanie polskiej przynależności, przez nałożenie obowiązku wykonania przeglądu wstępnego, co przełoży się na jakość polskiej floty;
- 2) stworzenie mechanizmów zapewniania aktualności i wiarygodności danych w rejestrze przez wprowadzenie obowiązku potwierdzania ważności dokumentu rejestracyjnego nie rzadziej niż co 5 lat;
- 3) stworzenie narzędzi formalnoprawnych umożliwiających organom rejestrującym wykreślenie z rejestru jednostki, której właściciel nie dopełnił obowiązku posiadania wymaganego dokumentu bezpieczeństwa lub nie potwierdził aktualności danych w rejestrze;
- 4) uzupełnienie katalogu narzędzi, którymi dysponuje administracja morską, realizując obowiązki państwa bandery, przez nałożenie obowiązku poddania przeglądowi wstępnemu jednostek obcych, które uzyskały polską przynależność przed wejściem w życie projektowanych przepisów.

W zakresie opłat za rozpatrzenie wniosków w procesie rejestracji projekt przewiduje:

- 1) wprowadzenie nowych rodzajów opłat za rozpatrzenie wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego oraz przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego;
- 2) uzależnienie maksymalnej wysokości opłat od wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym rok wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 18 ust. 10, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1749, z późn. zm.), zamiast do minimalnego wynagrodzenia za pracę;
- 3) procentowe zamiast kwotowego określenie udziału budżetu państwa w dochodach z opłat (10 % zamiast 10 zł);
- 4) zróżnicowanie stawek opłat w zależności od wielkości jednostki pływającej oraz faktu, czy podlega ona obowiązkowi rejestracji, czy jest rejestrowana na wniosek właściciela.

Przyjmując argumentację Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, zdecydowano się zrezygnować z uzależnienia wysokości opłat od wysokości pensji minimalnej. Odwołanie do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, zamiast do minimalnego wynagrodzenia za pracę, pozwala na większą elastyczność w urealnianiu wysokości opłat. Zaproponowano również procentowe zamiast kwotowego określenie udziału budżetu państwa w dochodach z opłat, co sprawi, że dochody budżetu państwa będą rosły proporcjonalnie do wysokości opłat, co z kolei pozwoli na prowadzenie prac utrzymaniowych, serwisowych i modyfikujących systemu REJA24. Zmiana delegacji ustawowej zawartej w art. 18 ust. 10 URJ pozwoli zróżnicować stawki opłat dla jednostek podlegających obowiązkowi rejestracji oraz rejestrowanych na wniosek właściciela. Oznacza to konieczność wydania nowego rozporządzenia, w którym wysokości nowych opłat zostaną określone, a wysokości wszystkich opłat – urealnione.

Dla potrzeb wyliczeń w dalszej części OSR przyjęto proponowane stawki opłat, zgodnie z projektem rozporządzenia realizującego delegację ustawową zawartą w art. 18 ust. 10. Należy jednak podkreślić, że projekt rozporządzenia będzie podlegał odrębnemu procesowi uzgodnień, opiniowania i konsultacji.

Tabela poniżej przedstawia porównanie proponowanej wysokości opłat z wysokością opłat obowiązujących obecnie. Ponieważ jednostki pływające stanowiące polską własność, których długość nie przekracza 7,5 m, a moc napędu nie przekracza 15 kW, podlegają obowiązkowi rejestracji, jeżeli uprawiają żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 3 URJ, a ponadto plany właścicieli jednostek pływających w odniesieniu do obszarów eksploatacji, w tym poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, mogą się zmieniać w czasie, dla zachowania spójności systemowej jednostki pływające stanowiące polską własność, których długość nie przekracza 7,5 m, a moc napędu nie przekracza 15 kW, będą obowiązywały takie same opłaty, jak jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji.

rodzaj opłaty	obowiązująca wysokość opłat	proponowana wysokość opłat			
		podlegające obowiązkowi rejestracji		niepodlegające obowiązkowi rejestracji	
		≤15 m	15 m – 24 m	≤15 m	15 m – 24 m
rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego	80 zł	200 zł	400 zł	2000 zł	3000 zł
rozpatrzenie wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego (celem aktualizacji danych)	brak opłaty (nowy rodzaj wniosku)	100 zł	200 zł	1000	1500 zł

Ponadto, w celu ujednolichenia i zharmonizowania przepisów w związku z występującymi trudnościami w ich zastosowaniu praktycznym, projekt proponuje doprecyzowanie przepisów w kontekście wyłączeń przewidzianych przepisami ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 3, z późn. zm.) i wyraźnego wskazania w przepisach systemu REJA24 jako elektronicznego rozwiązania techniczno-organizacyjnego umożliwiającego wnoszenie i doręczanie korespondencji elektronicznej.

Dodatkowo proponuje się rozwiązanie polegające na wprowadzeniu upoważnienia ustawowego dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia wprowadzającego zakazy w zakresie pozostawiania w rejestrze i rejestracji przez organy rejestrujące jednostek pływających o długości do 24 m, mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej w aktualnie newralgicznej sytuacji geopolitycznej w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

W projekcie ustawy przewidziano również zmiany w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529), dalej „UBM”. Określono właściwość dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania kontroli nad podmiotami dokonującymi atestacji urządzeń i wyposażenia statku w wybranych powiatach województwa zachodniopomorskiego lub pomorskiego. Zaproponowano procedurę wydawania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego na wniosek armatora złożony do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na obszar eksploatacji statku. Zezwolenie na eksploatację statku bezzałogowego będzie wydawane w drodze decyzji, po przeprowadzeniu inspekcji celem potwierdzenia, że poziom bezpieczeństwa żeglugi w porównaniu ze statkami obsadzonymi załogą nie zostanie zmniejszony. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego właściwy dyrektor urzędu morskiego będzie mógł wymagać od armatora dodatkowej dokumentacji oraz praktycznej demonstracji potwierdzającej sprawność działania systemów statku bezzałogowego zgodnie z określonym przez dyrektora urzędu morskiego scenariuszem. Przewidziano sankcje dla armatora, który operuje statkiem bezzałogowym niezgodnie z zezwoleniem na eksploatację statku bezzałogowego albo nie posiadając zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego oraz określono wysokość opłaty za przeprowadzenie inspekcji celem wydania zezwolenia na eksploatację statku bezzałogowego.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów projektu za pomocą innych środków.

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

Sprawy związane z rejestracją statków przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu i rekreacji lub połowu ryb, uprawiających żeglugę na wodach morskich i śródlądowych, nie są objęte prawem europejskim ani międzynarodowym, zatem w poszczególnych krajach przyjęto różne rozwiązania w zakresie obowiązku rejestracji i narzędzi umożliwiających sprawowanie nadzoru nad jednostkami w rejestrze przez administrację. Najczęściej stosowanym rozwiązaniem jest wydawanie dokumentów rejestracyjnych z określonym terminem ważności, różnym w poszczególnych krajach, od 1 roku, przez 2 lata, po 5 lat. W Holandii, po dokonanych w 2024 r. zmianach przepisów rejestracyjnych, wszystkie jednostki

podlegają przeglądowi przed rejestracją. Na Cyprze przed rejestracją jednostki podlegają procedurze pomiaru i ustalenia wielkości podatku tonażowego.

Koszty rejestracji jednostek też są różne, zaczynając od poziomu ok. 300 euro (San Marino – ważność rejestracji jeden rok), przez 700 euro (Niemcy), po kilka tysięcy euro (np. na Malcie od 798 do 2856 euro dla jednostki komercyjnej). W wielu krajach funkcjonują również różne inne opłaty związane z rejestracją bądź utrzymaniem aktualności rejestracji, płacone jednorazowo lub cyklicznie, np. hiszpański podatek rejestracyjny wynoszący 12 % wartości jednostki.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
administrator systemu REJA24	1 – funkcję tę pełni Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie	dane własne	Konieczność modyfikacji systemu REJA24 celem dostosowania do zmian przewidzianych projektem.
minister właściwy do spraw gospodarki morskiej	1	dane własne	Konieczność zrealizowania upoważnienia ustawowego i określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m. Rozpatrywanie w II instancji odwołań od decyzji organów rejestrujących.
organy inspekcyjne – dyrektorzy urzędów morskich	2	dane własne	Poprawa możliwości kontaktu z właścicielem lub armatorem jednostki. Występowanie do organów rejestrujących w sprawach wykreślenia jednostek z rejestru z urzędu z uwagi na brak realizacji obowiązku poddania się inspekcji państwa bandery i posiadania karty bezpieczeństwa.
organy rejestrujące w rozumieniu art. 2 pkt 8 URJ, tj. starostowie, Polski Związek Żeglarski oraz Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego	382 podmioty	dane własne	Dostarczanie korespondencji elektronicznej bez konieczności ponoszenia dodatkowych opłat wynikających z ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych. Usprawnienie i odciążanie w zakresie rozpatrywania wniosków jednostek uzyskujących polską przynależność poprzez wgląd do zweryfikowanych danych w dokumencie potwierdzającym przejście przeglądu wstępnego. Wyrejestrowywanie jednostek w oparciu o rozszerzony katalog przesłanek, w tym jednostek pływających: – których właściciel nie potwierdził ważności dokumentu rejestracyjnego, – których właściciel nie dopełnił w terminie obowiązku

			poddania jednostki przeglądowi wstępnemu, – których właściciel nie dopełnił obowiązku poddania się inspekcji bezpieczeństwa i uzyskania karty bezpieczeństwa, – których dotyczą zakazy określone w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 3a i 3b URJ.
właściciele jednostek zarejestrowanych w REJA24 (istniejące rejestracje)	ok. 101 000 jachtów	REJA24 – stan na dzień 21 grudnia 2025 r.	Okresowy obowiązek potwierdzania ważności dokumentu rejestracyjnego lub aktualizowania danych w rejestrze.
właściciele jachtów, które uzyskały polską przynależność poprzez wpis do REJA24 (istniejące rejestracje)	ok. 40 000 jachtów	REJA24 – stan na dzień 21 grudnia 2025 r.	Obowiązek poddania jednostki przeglądowi wstępnemu w okresie przejściowym.
właściciele jachtów, którzy chcą uzyskać polską przynależność (nowe rejestracje)	ok. 630 wniosków miesięcznie	dane własne	Obowiązek poddania jednostki przeglądowi wstępnemu przed rejestracją.
uznane organizacje upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 1 UBM	1 – wg stanu na dzień 21 grudnia 2025 r.	dane własne	Przeprowadzanie przeglądów wstępnych jednostek.

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

W ramach konsultacji publicznych, przeprowadzonych w terminie 30 października – 14 listopada 2025 r., projekt został przekazany do szerokiego grona odbiorców:

- 1) NSZZ „Solidarność”;
- 2) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 3) Forum Związków Zawodowych;
- 4) Konfederacja Lewiatan;
- 5) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 7) Związek Pracodawców Business Centre Club;
- 8) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 9) Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
- 10) Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
- 11) Polski Związek Żeglarski;
- 12) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 13) Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – POLSKIE JACHTY;
- 14) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 15) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS;
- 16) Akademia Kusznierewicza sp. z o.o.;
- 17) Polski Rejestr Statków;
- 18) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 19) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „RADA KAPITANÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ”;
- 20) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

W trakcie konsultacji publicznych wpłynęło 51 uwag od 25 podmiotów. Przebieg etapu został szczegółowo opisany w raporcie z konsultacji publicznych.

Projekt ustawy został przekazany do opiniowania w dniu 30.10.2025 r. do:

- 1) Prezesa Prokuratury Generalnej RP;
- 2) Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;

- 3) Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych;
- 4) Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Do dnia 14 listopada 2025 r. nie wpłynęły żadne uwagi do projektu.

Projekt ustawy został przekazany do opiniowania KWRiST w dniu 23.10.2025 r. i podczas posiedzenia plenarnego KWRiST w dniu 28 stycznia 2026 r. projekt uzyskał pozytywną opinię.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) projekt ustawy został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod nr UD305 i udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	26,27	25,19	9,77	9,77	31,73	30,65	15,23	15,23	37,18	36,10	237,13
budżet państwa	0	3,72	3,56	1,36	1,36	4,49	4,34	2,14	2,14	5,27	5,12	33,50
JST	0	22,56	21,63	8,42	8,42	27,23	26,31	13,09	13,09	31,91	30,98	203,63
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wydatki ogółem	0	1,59	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	8,21
budżet państwa	0	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85
JST	0	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	7,36
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo ogółem	0	24,69	24,46	9,04	9,04	30,99	29,91	14,49	14,49	36,44	35,37	228,92
budżet państwa	0	2,87	3,56	1,36	1,36	4,49	4,34	2,14	2,14	5,27	5,12	32,65
JST	0	21,82	20,90	7,68	7,68	26,50	25,57	12,35	12,35	31,17	30,25	196,27
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Źródła finansowania	Środki finansowe przeznaczone na sfinansowanie modyfikacji systemu REJA24 w kwocie 0,85 mln zł zostaną zapewnione w ramach limitu wydatków części budżetowej 21 – Gospodarka morska. Skutki finansowe wynikające z wdrożenia regulacji nie będą angażować dodatkowych środków z budżetu państwa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Na podstawie dotychczas wdrażanych modyfikacji administrator systemu REJA24 oszacował wstępny koszt modyfikacji systemu na kwotę 850 000 zł, a czas potrzebny na realizację modyfikacji na 6–8 miesięcy. Po opracowaniu opisu przedmiotu zamówienia modyfikacji systemu REJA24 administrator zwróci się do wykonawcy systemu o przedstawienie wstępnego kosztorysu. Dla potrzeb oszacowania założono, że modyfikacje obejmą moduły: „Konto Interesanta” oraz „Aplikacja Organ Rejestrujący”, tj.: a) zaprojektowanie i wdrożenie nowego formularza umożliwiającego aktualizację danych w rejestrze, b) rozszerzenie funkcjonalności powiadomień generowanych z systemu o wysyłanie wiadomości bezpośrednio na adres email właściciela lub armatora, c) wprowadzenie danych dotyczących obowiązku wykonywania przeglądu wstępnego oraz wsparcie systemowe dotyczące weryfikacji, czy do danego wniosku powinien być dołączony dokument z przeglądu wstępnego, d) mechanizm systemowego sprawdzania i wysyłania powiadomień o konieczności potwierdzania ważności dokumentu rejestracyjnego, e) umożliwienie pracownikom organu rejestrującego, przed wykreśleniem jednostki z urzędu, sprawdzenia, czy dla danej jednostki prowadzone są sprawy w innym organie, np. o zmianę danych (zmiana własności jednostki). Przyjęte do wykonania symulacji założenia dotyczące liczby rejestracji i stawek opłat wyglądają następująco:											

Liczba nowych rejestracji

1. Zgodnie z danymi z systemu REJA24 w latach 2023–2025 średnia liczba nowych rejestracji w roku wynosiła 20 000, z czego 60 %, tj. 12 000 jednostek stanowiących polską własność i 40 %, tj. 8000 jednostek niestanowiących polskiej własności.
2. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że związku z wprowadzeniem nowych wymagań i podwyższeniem opłat odnotowany zostanie spadek liczby nowych rejestracji jednostek niestanowiących polskiej własności do poziomu ok. 6 400 (tj. 80 % z 8 000).
3. Tym samym liczba nowych rejestracji spadnie z 20 000 do 18 400 rocznie (12 000 jednostek stanowiących polską własność – bez zmian w stosunku do obecnej liczby) i 6 400 jednostek niestanowiących polskiej własności (80 % obecnej liczby).

Obsługa wniosków przez organy rejestrujące

1. W latach 2023–2025 w JST rejestrowanych było 65 % jednostek stanowiących polską własność i 50 % jednostek niestanowiących polskiej własności, a w polskich związkach sportowych 35 % jednostek stanowiących polską własność i 50 % jednostek niestanowiących polskiej własności. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że proporcja ta nie ulegnie zmianie.
2. Przyjęto zatem, że w kolejnych latach rejestrowanych będzie rocznie:
 - 1) w starostwach – 11 000 jednostek, z czego 7800 (65 % z 12 000) jednostek stanowiących polską własność i 3200 (50 % z 6400) jednostek pragnących uzyskać polską przynależność;
 - 2) w PZŻ i PZMWiNW – 7400 jednostek, z czego 4200 (35 % z 12 000) jednostek stanowiących polską własność i 3200 (50 % z 6400) jednostek pragnących uzyskać polską przynależność.

Potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego

1. Zgodnie z projektowanymi przepisami przejściowymi w 1 roku po wejściu w życie ustawy wnioski o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego będą obowiązane złożyć jednostki zarejestrowane do dnia 29 lutego 2024 r., a w 2 roku po wejściu w życie ustawy pozostałe jednostki pływające zarejestrowane przed nowelizacją ustawy.
2. Zgodnie z danymi z systemu REJA24 do dnia 1 stycznia 2024 r. w systemie REJA24 zarejestrowano ok. 64 000 jednostek, z czego ok. 24 000 jednostek niestanowiących polskiej własności i ok. 40 000 jednostek stanowiących polską własność.
3. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że wniosek o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego w 2027 r., tj. pierwszym roku po wejściu w życie ustawy, złoży łącznie 57 200 jednostek, w tym:
 - 1) 95 % jednostek stanowiących polską własność, tj. 38 000;
 - 2) 80 % jednostek niestanowiących polskiej własności, tj. 19 200.
4. Zgodnie z danymi z systemu REJA24 pomiędzy 1 stycznia 2024 r. a 1 stycznia 2026 r. zarejestrowano 37 000 jednostek. Założono, że w 2026 r. zarejestrowanych zostanie 20 000, a zatem łącznie w latach 2024–2026: $37\,000 + 20\,000 = 57\,000$ jednostek, z czego 60 %, tj. 34 240, jednostek stanowiących polską własność oraz 40 %, tj. 22 800, jednostek niestanowiących polskiej własności.
5. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że wniosek o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego w 2028 r., tj. drugim roku po wejściu w życie ustawy, złoży łącznie 48 950 jednostek, w tym:
 - 1) 95 % jednostek stanowiących polską własność, tj. 31 578;
 - 2) 80 % jednostek niestanowiących polskiej własności, tj. 17 728.
6. Zgodnie z przepisami przejściowymi właściciel jednostki pływającej zarejestrowanej przed nowelizacją ustawy, który potwierdził ważność dokumentu rejestracyjnego na mocy przepisów przejściowych, jest zwolniony z obowiązku kolejnego potwierdzenia, jeżeli okres między potwierdzeniem ważności dokumentu rejestracyjnego a datą wynikającą z najbliższej przypadającej piątej daty rocznicowej jest krótszy niż 36 miesięcy. W praktyce oznacza to, że w trzecim i czwartym roku po wejściu w życie przepisów ustawy (tj. w 2029 r. i 2030 r.) organy rejestrujące nie będą rozpatrywać wniosków o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego. W piątym i szóstym (tj. w 2031 r. i 2032 r.) organy rejestrujące będą rozpatrywały wnioski w liczbie równej liczbie wniosków z lat jeden (2026 r.) i dwa (2027 r.) powiększonej o liczbę jednostek zarejestrowanych po raz pierwszy w tych latach. W siódmym i ósmym roku po wejściu w życie przepisów ustawy (tj. w 2033 r. i 2034 r.) będą rozpatrywane wnioski w liczbie równej liczbie jachtów po raz pierwszy zarejestrowanych w roku trzecim i czwartym.

		<u>Wysokość opłat</u> 1. Na potrzeby obliczeń przyjęto stawki opłat jak w tabeli w pkt 2 OSR „proponowana wysokość opłat” (zgodnie z projektem rozporządzenia). 2. Zgodnie z danymi z systemu REJA24 jednostek o długości powyżej 15 m było zarejestrowanych ok. 2700; z czego 2289 jednostek nie stanowiło polskiej własności. Do obliczeń przyjęto proporcjonalnie, że stanowi to odpowiednio 6,75 % zarejestrowanych jednostek nie stanowiących polskiej własności i 0,0685 % zarejestrowanych jednostek stanowiących polską własność. Dochody budżetu szacowane na podstawie obecnych przepisów wyniosłyby 200 000 zł (20 000 jachtów x 10 zł). Dochody JST na podstawie obecnych przepisów wyniosłyby ok. 933 240 zł (66,66 % z 20 000 to ok. 13 332 jachtów x 70 zł). Zgodnie z przeprowadzonymi szacunkami, mimo zakładanego spadku liczby nowych rejestracji, w pierwszym roku obowiązywania projektu dochody budżetu wzrosną do 3,93 mln złotych, a dochody JST wzrosną do 22,56 mln złotych.						
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	25,28	24,13	6,4	6,4	6,4	100,61
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	-3,42	-3,15	-1,2	-1,2	-1,2	-14,97
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zwiększenie zatrudnienia w upoważnionych uznanych organizacjach, które będą wykonywać przeglądy wstępne.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku potwierdzania ważności dokumentu rejestracyjnego nie rzadziej niż co 5 lat i opłaty za te czynności. Do wyliczeń przyjęto stawkę 100 zł przewidzianą dla jednostek o długości do 15 m – stanowiących większość jednostek w rejestrze (na 60 000 zarejestrowanych, stanowiących polską własność jednostek, tylko 411 to jachty o długości powyżej 15 m). Wyższe stawki opłat za potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego przewidziane zostały dla jednostek niepodlegających obowiązkowi rejestracji. Obowiązek wykonania przeglądu wstępnego dotyczyć będzie wyłącznie jednostek pływających niepodlegających obowiązkowi rejestracji, które ubiegają się o prawo podnoszenia polskiej bandery.						
Niemierzalne	–	Spodziewanym efektem nowych regulacji będzie poprawa jakości polskiej floty w obszarze jednostek sportowo-rekreacyjnych i podniesienie wizerunku Polski jako państwa bandery.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Koszt przeglądu wstępnego będzie pokrywał właściciel jednostki zgodnie z cennikiem RO. Obowiązek wykonania przeglądu wstępnego dotyczyć będzie wyłącznie jednostek pływających, które ubiegają się o prawo podnoszenia polskiej bandery, niepodlegających obowiązkowi rejestracji. Obecnie upoważnienie do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 1 UBM posiada Polski Rejestr Statków S.A. Polski Rejestr Statków S.A. potwierdził pisemnie posiadanie zasobów pozwalających na zrealizowanie zadania. Dla celów szacowania przyjęto: 1) koszt pojedynczego przeglądu wstępnego wyniesie 1 tys. zł (na podstawie szacunków RO); 2) gdyby liczba wniosków o rejestrację od podmiotów obcych pozostała na dotychczasowym poziomie, obowiązek poddania jednostki przeglądowi wstępnemu przed rejestracją dotyczyłby ok. 666 właścicieli jachtów miesięcznie, tj. ok. 8000 rocznie; założono, że wprowadzenie dodatkowego obowiązku zmniejszy liczbę wniosków do 80 %, a ich liczba wyniesie 6400 wniosków rocznie;						

	3) roczne wpływy RO z tytułu opłat za przeglądy wstępne jednostek ubiegających się o uzyskanie prawa do podnoszenia polskiej bandery wyniosą przy tych założeniach 6,4 mln zł; 4) dodatkowo w okresie przejściowym 2 lat obowiązek ten obejmie właścicieli jednostek zarejestrowanych w oparciu o dotychczasowe przepisy, którzy uzyskali prawo podnoszenia polskiej bandery – 46 160 (24 000+22 160) jachtów już zarejestrowanych i tych, które zgodnie z szacunkami zarejestrują się w 2026 r.; należy jednak przewidywać, że rzeczywista liczba jednostek poddanych przeglądowi będzie niższa (przyjęto 80 %, tj. $19\,200 + 17\,728 = 36\,928$), gdyż część właścicieli nie podda jachtu przeglądowi, co skutkować będzie wykreśleniem jednostki z rejestru z urzędu; 5) przyjęto, że w pierwszym roku okresu przejściowego obowiązek zrealizuje 80 % właścicieli, tj. 19 200 (80 % z 24 000), a tym samym wpływy RO z tego tytułu wyniosą 19,2 mln zł; liczbę tę powiększono o nowe wnioski (zgodnie z pkt 3 – 6,4 mln zł), co dało łączny wynik 25,28 mln zł; 6) przyjęto, że w drugim roku obowiązek zrealizuje 17 728 jednostek (80 % z 22 160), a tym samym wpływy RO z tego tytułu wyniosą 17,73 mln zł; liczbę tę powiększono o nowe wnioski (zgodnie z pkt 3 – 6,4 mln zł), co dało łączny wynik 24,13 mln zł; 7) łączną kwotę 100,61 mln zł uzyskano, zakładając odpowiednio 25,28 mln zł i 24,13 mln zł w pierwszym i drugim roku oraz 6,4 mln zł w każdym kolejnym roku. Projektowane regulacje nie będą mieć wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców. Regulacje nie będą miały wpływu na osoby starsze i niepełnosprawne.
--	--

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

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☐ nie
☒ nie dotyczy

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

☒ zwiększenie liczby dokumentów
☒ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☒ inne: informacyjne

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Komentarz:

Projektowane regulacje nakładają na właścicieli jednostek pływających obowiązek potwierdzania ważności dokumentu rejestracyjnego nie rzadziej niż co 5 lat. Jest to niezbędne, aby zapewnić aktualność i wiarygodność danych w rejestrze.

9. Wpływ na rynek pracy

Wpływ projektowanych regulacji na rynek pracy jest marginalny. Możliwe jest zwiększenie zatrudnienia w upoważnionych RO, które będą wykonywać przeglądy wstępne.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne: ...	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

Brak.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3 lit. b, pkt 5 w zakresie art. 5a ust. 1 i 3–8, pkt 6 lit. c i e, pkt 7, pkt 8 lit. a, lit. b i lit. c w zakresie art. 9 ust. 4 pkt 1, 2 i 4–6, pkt 10 lit. a

tiret drugie, pkt 10 lit. b i c, pkt 11, 12, pkt 15 lit. b, pkt 16 lit. b, pkt 17, art. 2 i art. 7, które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

Ewaluacja efektów projektu ustawy następować będzie w ramach bieżącego nadzoru przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej i dyrektorów urzędów morskich, m.in. przez analizę liczby wydanych dokumentów (kart bezpieczeństwa) w odniesieniu do liczby jednostek objętych tym obowiązkiem, na podstawie danych pozyskiwanych z systemu REJA24. W aspekcie dotyczącym tzw. e-doręczeń w procesie rejestracji jednostek rekreacyjnych objętych przepisami URJ oraz rozwiązań proponowanych w zakresie rejestrowania i wyrejestrowania w systemie REJA24 głównym miernikiem wprowadzenia nowych regulacji będzie bieżące funkcjonowanie starostów oraz właściwych związków sportowych jako organów rejestrujących, a także liczba wydanych decyzji o rejestracji i wyrejestrowaniu dla jednostek pływających do 24 m.

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

Zestawienie tabelaryczne szacowanych wpływów.

rodzaj wniosku	rodzaj jednostki pływającej	długość kadłuba	wysokość opłaty za rozpatrzenie wniosku	przychód/ dochód OR	należność budżetu państwa
wnioski o rejestrację	podlegające obowiązkowi rejestracji (oraz jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji stanowiące polską własność)	do 15 m	200 zł	180 zł	20 zł
		powyżej 15 m	400 zł	360 zł	40 zł
	niepodlegające obowiązkowi rejestracji	do 15 m	2 000 zł	1 800 zł	200 zł
		powyżej 15 m	3 000 zł	2 700 zł	300 zł
wnioski o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego	podlegające obowiązkowi rejestracji (oraz jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji stanowiące polską własność)	do 15 m	100 zł	90 zł	10 zł
		powyżej 15 m	200 zł	180 zł	20 zł
	niepodlegające obowiązkowi rejestracji	do 15 m	1 000 zł	900 zł	100 zł
		powyżej 15 m	1 500 zł	1 350 zł	150 zł

część budżetu państwa
10%

dane z systemu REJA24		liczba rejestracji	udział w liczbie rejestracji
średnia liczba jednostek rejestrowanych rocznie w latach 2023-2025		20000	100%
stanowiące polską własność		12000	60%
niestanowiące polskiej własności		8000	40%

dane przyjęte do wyliczeń	proporcja w stosunku do lat ubiegłych	liczba rejestracji	udział w liczbie rejestracji
średnia liczba jednostek rejestrowanych rocznie po wejściu w życie projektu	92%	18 400	100%
stanowiące polską własność	100%	12 000	65%
niestanowiące polskiej własności	80%	6 400	35%

Przyjęto, że wejście w życie przepisów ustawy zmniejszy liczbę rejestracji w segmencie jednostek niestanowiacych polskiej własności do 80%, a tym samym ogólna liczna rejestracji spadnie do 92%, a procent noworejestrowanych jednostek stanowiących polską własność wzrośnie do 65% z obecnych 60%.

				zakładana liczba jednostek, które złożą wniosek o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego w 1 roku okresu przejściowego
liczba jednostek zarejestrowanych do 29.02.2024 r. (tj. obojętnych potwierdzić ważność dokumentu w 1 roku)		64 000	89%	57200
stanowiące polską własność		40 000	95%	38000
niestanowiące polskiej własności		24 000	80%	19200
				zakładana liczba jednostek, które złożą wniosek o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego w 2 roku okresu przejściowego
sumaryczna liczba jednostek zobowiązanych potwierdzić ważność dokumentu w 2 roku		57 000	89%	50730
liczba jednostek zarejestrowanych od 01.03.2024		37 000		
zakładana liczna rejestracji w 2026 r.		20 000		
stanowiące polską własność		34 200	95%	32490
niestanowiące polskiej własności		22 800	80%	18240

liczba zarejestrowanych jednostek o długości powyżej 15 m	2 700	
stanowiące polską własność	411	0,675% udział jachtów o długości >15 m w liczbie jednostek stanowiących polską własność
niestanowiące polskiej własności	2 289	5,720% udział jachtów o długości >15 m w liczbie jednostek niestanowiacych polskiej własności
liczba jednostek w REJA 24 na dzień 21.12.2025 r.	100 902	
stanowiące polską własność	60 884	
niestanowiące polskiej własności	40 018	

	średnia liczba jednostek pływających rejestrowanych rocznie w latach 2023-2025	procentowo	wysokość opłaty	przychód/dochód
OR	20 000	100,00%	70	1 400 000
JST	13332	66,66%	70	933 240
PZŻ i PZMWiNW	6668	33,34%	70	466 760
BP	20 000	100,00%	10	200 000

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	57 200					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	37 743	38 000		3 396 913 zł	377 435 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	257			46 174 zł	5 130 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	18 102	19 200		16 291 597 zł	1 810 177 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	1 098			1 482 605 zł	164 734 zł	
				21 217 288 zł	2 357 476 zł	14 143 444 zł
obecne przychody			razem:	35 241 337 zł	3 915 704 zł	23 491 875 zł
				39 157 042 zł		

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	50 730					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	32 271	32490		2 904 361 zł	322 707 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	219			39 479 zł	4 387 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	17 197	18240		15 477 017 zł	1 719 669 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	1 043			1 408 475 zł	156 497 zł	
				19 829 331 zł	2 203 259 zł	13 218 232 zł
			razem:	33 853 380 zł	3 761 487 zł	22 566 663 zł
				37 614 866 zł		

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	0					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	0			0 zł	0 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	0			0 zł	0 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	0			0 zł	0 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	0			0 zł	0 zł	
				0 zł	0 zł	0 zł
			razem:	14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
15 582 277 zł						

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	0					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	0			0 zł	0 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	0			0 zł	0 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	0			0 zł	0 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	0			0 zł	0 zł	
				0 zł	0 zł	0 zł
			razem:	14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
15 582 277 zł						

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	75 600					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	49 662	50 000		4 469 623 zł	496 625 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	338			60 755 zł	6 751 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	24 136	25 600		21 722 129 zł	2 413 570 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	1 464			1 976 806 zł	219 645 zł	
				28 229 313 zł	3 136 590 zł	18 817 660 zł
			razem:	42 253 362 zł	4 694 818 zł	28 166 091 zł
				46 948 180 zł		

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	69 130					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	44 190	44 490		3 977 070 zł	441 897 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	300			54 060 zł	6 007 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	23 231	24 640		20 907 549 zł	2 323 061 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	1 409			1 902 676 zł	211 408 zł	
				26 841 355 zł	2 982 373 zł	17 892 447 zł
			razem:	40 865 404 zł	4 540 600 zł	27 240 878 zł
45 406 005 zł						

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		1 072 709 zł	119 190 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			14 581 zł	1 620 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		5 430 532 zł	603 392 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			494 202 zł	54 911 zł	
				7 012 024 zł	779 114 zł	4 674 216 zł
			razem:	21 036 073 zł	2 337 341 zł	14 022 647 zł
23 373 415 zł						

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	94 000					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	61 581	62 000 zł		5 542 332 zł	615 815 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	419			75 336 zł	8 371 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	30 170	32 000		27 152 661 zł	3 016 962 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	1 830			2 471 008 zł	274 556 zł	
				35 241 337 zł	3 915 704 zł	23 491 875 zł
			razem:	49 265 386 zł	5 473 932 zł	32 840 306 zł
			54 739 318 zł			

	liczba jachtów			przychód OR	należność budżetu państwa	przychód JST (2/3 przychodu OR)
zakładana liczba nowych rejestracji w danym roku	18 400					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	11 919	12 000		2 145 419 zł	238 380 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	81			29 162 zł	3 240 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	6 034	6 400		10 861 065 zł	1 206 785 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	366			988 403 zł	109 823 zł	
				14 024 049 zł	1 558 228 zł	9 348 431 zł
zakładana liczba potwierdzeń ważności dokumentu w danym roku	87 530					
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 15 m i jednostki niepodlegające obowiązkowi rejestracji o długości do 7,5 m	56 109	56 490		5 049 780 zł	561 087 zł	
jednostki podlegające obowiązkowi rejestracji o długości powyżej 15 m	381			68 641 zł	7 627 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości poniżej bądź równej 15 m	29 265	31 040		26 338 081 zł	2 926 453 zł	
jednostki niestanowiące polskiej własności o długości powyżej 15 m	1 775			2 396 878 zł	266 320 zł	
				33 853 380 zł	3 761 487 zł	22 566 663 zł
			razem:	47 877 429 zł	5 319 714 zł	31 915 094 zł
53 197 143 zł						

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian

[illegible]

(ceny stałe z 2025 r.)

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	26 274 340	25 194 910	9 773 419	9 773 419	31 727 669	30 648 239	15 226 748	15 226 748	37 180 998	36 101 568	237 128 057
budżet państwa	0	3 715 704	3 561 487	1 358 228	1 358 228	4 494 818	4 340 600	2 137 341	2 137 341	5 273 932	5 119 714	33 497 394
JST	0	22 558 635	21 633 423	8 415 191	8 415 191	27 232 851	26 307 638	13 089 407	13 089 407	31 907 066	30 981 854	203 630 663
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	1 586 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	8 210 000
budżet państwa	0	850 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	850 000
JST	0	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	736 000	7 360 000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	24 688 340	24 458 910	9 037 419	9 037 419	30 991 669	29 912 239	14 490 748	14 490 748	36 444 998	35 365 568	228 918 057
budżet państwa	0	2 865 704	3 561 487	1 358 228	1 358 228	4 494 818	4 340 600	2 137 341	2 137 341	5 273 932	5 119 714	32 647 394
JST	0	21 822 635	20 897 423	7 679 191	7 679 191	26 496 851	25 571 638	12 353 407	12 353 407	31 171 066	30 245 854	196 270 663
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0											

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian (w mln zł)

Dochody ogółem		26,27	25,19	9,77	9,77	31,73	30,65	15,23	15,23	37,18	36,10	237,13
budżet państwa		3,72	3,56	1,36	1,36	4,49	4,34	2,14	2,14	5,27	5,12	33,50
JST		22,56	21,63	8,42	8,42	27,23	26,31	13,09	13,09	31,91	30,98	203,63
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wydatki ogółem		1,59	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	8,21
budżet państwa		0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85
JST		0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	7,36
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo ogółem		24,69	24,46	9,04	9,04	30,99	29,91	14,49	14,49	36,44	35,37	228,92
budżet państwa		2,87	3,56	1,36	1,36	4,49	4,34	2,14	2,14	5,27	5,12	32,65
JST		21,82	20,90	7,68	7,68	26,50	25,57	12,35	12,35	31,17	30,25	196,27
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

obecne przychody budżet państwa

200 000,00

0,20

obecne przychody JST

933 240,00

0,93

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

		Tytuł projektu	Projekt ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (UD305)			
		Termin konsultacji publicznych	Projekt skierowano do konsultacji publicznych w terminie 30 października – 14 listopada 2025 r. (pismo DGMiZS-1.526.23.2025)			
Lp.	Jednostka redakcyjna UZURJ	Jednostka redakcyjna URJ	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Podjęte działania	Uzasadnienie/ wyjaśnienie/ komentarz
1.	Art. 1 pkt 4	Art. 4a	PZMiNW	Konieczność objęcia przeglądami wstępnymi wszystkich jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24m W art. 4a ust. 1 otrzymuje brzmienie: Jednostka pływająca wpisywana do rejestru, podlega obowiązkowi przeglądu wstępnego przed wpisaniem do rejestru." Celem proponowanej zmiany jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na wodach morskich i śródlądowych oraz zapewnienie rzetelności i aktualności danych w	Nie uwzględniono	Projektowane przepisy są odpowiedzią na problem dotyczący braku skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską przynależność, a przegląd wstępny będzie obowiązkowy wyłącznie dla jednostek pływających nieobjętych obowiązkiem rejestracji i rejestrowanych na wniosek właściciela. Propozycje

			rejestrze jednostek pływających (REJA24) poprzez objęcie wszystkich jednostek obowiązkiem przeglądu wstępnego przed ich rejestracją. Obowiązujące w projekcie przepisy (art. 4a ust. 1) ograniczają ten obowiązek jedynie do jednostek: a) niepodlegających obowiązkowi rejestracji, b) o długości powyżej 7,5 metra lub z napędem mechanicznym powyżej 15 kW. Taka konstrukcja powoduje, że znaczna część mniejszych jednostek, które również uczestniczą w ruchu wodnym nie będzie w żaden sposób weryfikowana technicznie przed dopuszczeniem do użytkowania. Przeglądy wstępne mają na celu potwierdzenie, że jednostka jest zdolna do bezpiecznej żeglugi i spełnia podstawowe wymagania techniczne. Nawet mniejsze jednostki mogą stwarzać realne zagrożenie dla życia, zdrowia i środowiska, jeśli są w złym stanie technicznym, niewłaściwie wyposażone lub przerabiane bez kontroli. Rozszerzenie obowiązku przeglądów na wszystkie jednostki również tych podlegających obowiązkowi rejestracji pozwoli: a) wychwycić konstrukcje prowizoryczne, niebezpieczne lub nieszczelne, b) ograniczyć liczbę wypadków wynikających z błędów konstrukcyjnych lub zużycia,		PZMWiNW oznaczają w praktyce nakładanie dodatkowych obowiązków oraz obciążeń administracyjnych i kosztowych na jednostki, które podlegają obowiązkowi rejestracji. Bez wykazania istotnej potrzeby interwencji w tym obszarze, przyjęcie proponowanych rozwiązań byłoby sprzeczne z deregulacyjną polityką rządu.
--	--	--	--	--	--

			c) zapewnić, że każda zarejestrowana jednostka jest zdatna do eksploatacji. Wielu właścicieli dokonuje rejestracji jednostek na podstawie niepełnych lub nieaktualnych danych. Przegląd wstępny przeprowadzony przez upoważnioną organizację stanowiłby weryfikację tożsamości jednostki, jej stanu technicznego oraz zgodności danych z rzeczywistością. To umożliwiłoby stworzenie rzetelnej jednolitej bazy REJA24, co jest niezbędne dla bezpieczeństwa efektywnego nadzoru nad żegluga. Wprowadzenie przeglądów dla wszystkich jednostek pozwoli stworzyć jednolity standard dopuszczenia do rejestru, niezależnie od rodzaju jednostki, jej własności, mocy silnika czy długości kadłuba. Obecne zróżnicowanie prowadzi do sytuacji, w której jednostki stanowiące polską własność (często starsze lub przerabiane) funkcjonują poza jakąkolwiek kontrolą techniczną, co zaburza równowagę regulacyjną i obniża poziom bezpieczeństwa. Wprowadzenie obowiązku przeglądów dla wszystkich jednostek można realizować stopniowo i zróżnicować wysokość opłat w zależności od typu jednostki (np. symboliczna opłata dla najmniejszych łodzi rekreacyjnych). Dzięki temu nie będzie to nadmierne obciążenie dla obywateli, a administracja zyska pewność, że każda jednostka w systemie REJA24 jest faktycznie zweryfikowana.		
--	--	--	--	--	--

2.	Art. 1 pkt 4	PZMiNW	Umożliwienie wykonywania przeglądów wstępnych jednostek pływających przeznaczonych do żeglugi śródlądowej przez Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego. W art. 4a po ust. 2 dodać ustęp 2a otrzymuje brzmienie: 2a. Przeglądy wstępne jednostek pływających przeznaczonych do żeglugi śródlądowej mogą być przeprowadzane przez właściwy polski związek sportowy posiadający stosowne upoważnienie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej." Celem zmiany jest umożliwienie wykonywania przeglądów wstępnych jednostek pływających przeznaczonych do żeglugi śródlądowej również przez inspektorów Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego. Rozwiązanie to zwiększy dostępność usług inspekcyjnych, przyspieszy proces rejestracji oraz poprawi bezpieczeństwo żeglugi rekreacyjnej na polskich wodach śródlądowych. PZMWINW posiada wieloletnie doświadczenie w zakresie nadzoru nad stanem technicznym jednostek motorowodnych, sprzętu pływającego prowadzenia przeglądów technicznych. Dysponujemy siecią wykwalifikowanych inspektorów technicznych w całym kraju oraz zapleczem organizacyjnym umożliwiającym wykonywanie przeglądów na większości akwenów śródlądowych w Polsce. Obecne rozwiązanie (art. 4a ust. 2) przewiduje, że przeglądy wstępne mogą wykonywać wyłącznie uznane	Nie uwzględniono	Uwzględnienie propozycji byłoby niecelowe wobec nieuwzględnienia propozycji nr 1 dotyczącej rozszerzenia zakresu obowiązku przeprowadzenia przeglądu wstępnego na wszystkie jednostki.
----	-----------------	--------	--	------------------	--

				organizacje upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej". Są to w praktyce instytucje działające w rejonach morskich (np. Polski Rejestr Statków), które nie prowadzą działalności na większości akwenów śródlądowych. Włączenie PZMWiNW do systemu przeglądów wstępnych skróci czas oczekiwania na wykonanie przeglądu oraz znacznie obniży koszty dla właścicieli jednostek. inspektorzy PZMWiNW, jako osoby z doświadczeniem praktycznym mogą skutecznie oceniać zdatność jednostek do żeglugi oraz wskazywać właścicielom ewentualne nieprawidłowości.		
3.	Art. 1 pkt 7	Art. 9 ust. 2a	PZMiNW	Wprowadzenia możliwości czasowego prowadzenia jednostki pływającej na podstawie zaświadczenia o złożeniu wniosku o rejestrację. W art. 9 po ust. 2 dodać ustęp 2a w brzmieniu: Właściciel jednostki pływającej, który złożył kompletny wniosek o rejestrację, jest uprawniony do prowadzenia tej jednostki na podstawie zaświadczenia potwierdzającego złożenie wniosku, przez okres nie dłuższy niż 30 dni od dnia jego wystawienia." Celem wprowadzenia przepisu jest umożliwienie właścicielom jednostek pływających korzystania z nich w okresie oczekiwania na wydanie dokumentu rejestracyjnego. Obecne przepisy projektu nie przewidują takiej możliwości, co w praktyce oznacza, że właściciel jednostki - nawet po złożeniu wszystkich wymaganych	Nie uwzględniono	Projektodawca zdecydował się na zmianę dotychczasowego stanu prawnego i wyraźne wskazanie, że do czasu uzyskania dokumentu rejestracyjnego nie jest możliwe eksploatowanie jednostki pływającej na wodzie, wobec wielu doświadczeń zebranych w trakcie obowiązywania przepisów w obecnym kształcie. W pierwszej kolejności należy podkreślić, że rejestr ma charakter otwarty, a do czasu uzyskania dokumentu rejestracyjnego – jednostka niestanowiąca polskiej własności, nie uzyskała przynależności państwowej i prawa podnoszenia polskiej bandery.

			dokumentów - musi wstrzymać się z użytkowaniem sprzętu do czasu zakończenia procedury administracyjnej. W przypadku rejestracji dokonywanych w sezonie letnim może to oznaczać nawet kilkutygodniowe opóźnienie w rozpoczęciu użytkowania jednostki. Charakter sezonowy sportu rekreacji wodnej wymaga elastycznych rozwiązań administracyjnych. Wprowadzenie możliwości czasowego pływania na podstawie zaświadczenia jest rozwiązaniem znanym i stosowanym w innych dziedzinach (np. w prawie o ruchu drogowym -czasowy dokument rejestracyjny). Pozwala ono uniknąć sytuacji, w której sprawny bezpieczny sprzęt nie może być używany tylko z przyczyn formalnych. Takie rozwiązanie nie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo żeglugi, ponieważ: a) zaświadczenie wydawane byłoby wyłącznie po złożeniu kompletnego wniosku wraz z wymaganymi dokumentami i dowodem własności, b) organ rejestrujący dysponowałby już wszystkimi dokumentami niezbędnymi do rejestracji c) okres ważności byłby ograniczony (np. do 30 dni) i dokument oprócz danych jednostki zawierał by dane właściciela i armatora. Umożliwienie pływania na podstawie zaświadczenia zwiększa zaufanie obywateli do administracji i zapewnia racjonalny balans między wymogami	Prawo międzynarodowe (Konwencja UNCLOS) wymaga, aby każda jednostka w żegludze międzynarodowej posiadała dokument potwierdzający przynależność państwową. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, jednostka, która nie posiada przynależności państwowej nie może być eksploatowana. Dodatkowo, do czasu rejestracji nie jest potwierdzone prawo własności, a tym samym dochodzenie odpowiedzialności właściciela/armatora może być nieskuteczne. W praktyce stwierdzono również, że zaświadczenia były licznie fałszowane. Dokument rejestracyjny jednostki pływającej to dokument kategorii pierwszej w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych. Przewidziano szereg zabezpieczeń, aby dokument spełniał wymogi w zakresie zabezpieczenia przed fałszerstwem, natomiast zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację nie posiada żadnych zabezpieczeń.
--	--	--	---	--

				bezpieczeństwa a potrzebami użytkowników sprzętu wodnego.		
4.			PIU	Nie zgłasza uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim.	Brak potrzeby podejmowania działań	
5.			wi*****@hotmail.com	Jako mieszkaniec UE korzystający z polskiej bandery uważam, że obowiązkowy przegląd jest niemożliwy do wykonania poza terytorium Polski. Projekt jest niezgodny z praktyką UE i ogranicza swobodę korzystania z jednostek w innych krajach. Polska straci na tym wielu zagranicznych armatorów.	Nie uwzględniono	Przegląd wstępny będzie można wykonać poza terytorium Polski. Upoważniona uznana organizacja będzie świadczyć swoje usługi na całym świecie. Rejestracja jednostki w polskim rejestrze i uzyskanie prawa do podnoszenia polskiej bandery muszą być powiązane z możliwością realizowania przez Polskę obowiązków państwa bandery i sprawowania skutecznego nadzoru nad statkami.
6.			ir*****@wp.pl	Dla osób, które pływają sezonowo, projekt tworzy niepotrzebne bariery. Wiele jednostek stoi większość roku na brzegu i nie wymaga przeglądu administracyjnego. Takie przepisy odstraszą zwykłych ludzi od żeglarstwa, zamiast wspierać rozwój rekreacji wodnej. Proszę o zmianę projektu.	Nie uwzględniono	Projekt nie przewiduje okresowych przeglądów administracyjnych. Projektowane przepisy przewidują obowiązek jednorazowego przeglądu wstępnego, któremu podlegać będą jedynie jednostki rejestrowane na wniosek właściciela, niepodlegające obowiązkowi rejestracji. Projektowane przepisy są odpowiedzią na problem dotyczący

						braku skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską przynależność.
7.			in*****@wp.pl	Proponowane zmiany wprowadzają obowiązki, które nie poprawią bezpieczeństwa na wodzie. Jako instruktor żeglarstwa wiem, że to edukacja, praktyka i serwis decydują o bezpieczeństwie, a nie jednorazowy przegląd urzędowy. Proszę wycofać obowiązek przeglądu dla jednostek.	Nie uwzględniono	Projektowane przepisy są odpowiedzią na problem dotyczący braku skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską przynależność. Jednorazowy przegląd wstępny będzie dotyczył weryfikacji dokumentacji i parametrów jednostki przed jej rejestracją, a nie będzie przeglądem o charakterze technicznym – potwierdzającym zdolność do żeglugi. Projekt dotyczy procedur rejestracji, a nie zmiany przepisów w zakresie bezpieczeństwa żeglugi.
8.			hk***@wp.pl	Wprowadzenie przeglądów zwiększy koszty eksploatacji małych jachtów o kilka tysięcy złotych. To uderzy głównie w zwykłych obywateli i zniechęci ich do żeglarstwa. Regulacja powinna wspierać, a nie utrudniać rozwój tej pasji.	Nie uwzględniono	Jednorazowy obowiązek przeglądu wstępnego będzie dotyczył jednostek niestanowiących polskiej własności i niepodlegających obowiązkowej rejestracji. Rejestracja jednostki w polskim rejestrze i uzyskanie prawa do podnoszenia polskiej bandery muszą być powiązane z możliwością realizowania przez Polskę obowiązków państwa bandery i sprawowania skutecznego nadzoru nad statkami.

9.			ka*****@wp.pl	Zmiany są praktycznie niewykonalne dla osób mieszkających za granicą. Transport jednostki do Polski, by wykonać przegląd, jest ekonomicznie absurdalny. Projekt dyskryminuje Polaków mieszkających poza krajem i powinien zostać zmodyfikowany.	Nie uwzględniono	Przegląd wstępny będzie można wykonać poza terytorium Polski. Upoważniona uznana organizacja będzie świadczyć usługi w tym zakresie na całym świecie.
10.			ma*****@wp.pl	Jako przedsiębiorca działający w otoczeniu branży morskiej (usługi, turystyka, serwis) wnoszę uwagi dotyczące przewidywanego wpływu projektu na rynek i sektor gospodarki związany z żeglarstwem i rekreacją wodną. Atrakcyjność polskiej bandery przyciągała wielu klientów zagranicznych, którzy kupowali jednostki, serwisowali je, korzystali z marin i doków, wynajmowali sprzęt, zamawiali transporty, ubezpieczenia i usługi techniczne. To generowało przychody nie tylko dla administracji, ale również dla przedsiębiorców działających w szerszym otoczeniu rynku morskiego. Jeśli projekt wprowadzi obowiązkowe przeglądy wstępne i obowiązek cyklicznych aktualizacji, polska bandera straci swoją największą przewagę – prostotę, przewidywalność i konkurencyjność. Armatorzy zaczną odpływać do innych rejestrów (m.in. Malta, Holandia, San Marino), co bezpośrednio uderzy w nas, przedsiębiorców, którzy obsługują rynek związany z polskimi armatorami. Zmniejszenie liczby jednostek z polską banderą oznacza mniejszy ruch w serwisach, marinach, portach, szkołach żeglarskich, sklepach technicznych, firmach transportowych, ubezpieczeniach i całym zapleczu tego ekosystemu. Warto zauważyć, że wiele polskich firm świadczy usługi dla klientów zagranicznych właśnie	Nie uwzględniono	Atrakcyjność polskiej bandery nie może być budowana bez realnych narzędzi sprawowania nadzoru nad jednostkami uzyskującymi polską przynależność. W opinii MI projektowane przepisy będą przyciągać pod polską banderę bardziej odpowiedzialnych i rzetelnych armatorów.

				dlatego, że wybierali oni polską banderę. Projekt realnie zagrozi tej gałęzi gospodarki.		
11.			jz****@wp.pl	Proszę nie karać ludzi, którzy zaufali państwu. Wiele osób wybrało polską banderę, bo była prosta i stabilna. Włożyliśmy w to pieniądze, czas i zaufanie. Teraz państwo nakłada na nas obowiązki, o których nigdy nie było mowy. Czujemy się, jakby zmieniono zasady gry w trakcie. To nie jest w porządku wobec obywateli, którzy działali uczciwie i zgodnie z prawem. Proszę o wycofanie obowiązków dotyczących przeglądów dla już istniejących rejestracji.	Nie uwzględniono	Projekt nie przewiduje kar, a zaufanie do państwa jest uzależnione od skuteczności i profesjonalizmu administracji. Obecny kształt przepisów nie zapewnia administracji państwowej skutecznych narzędzi nadzoru nad jednostkami, które uzyskały polską przynależność poprzez rejestrację w polskim rejestrze.
12.			st****@wp.pl	Projekt wymaga ponownej oceny, zwłaszcza w zakresie Oceny Skutków Regulacji. Nie przedstawiono danych potwierdzających, że przegląd wstępny zwiększy bezpieczeństwo. Nie oszacowano kosztów, które poniosą armatorzy, ani ryzyka odpływu rejestracji. Regulacja powinna być poprzedzona analizą komparatystyczną prawa innych państw UE i oceną wpływu na konkurencyjność polskiej bandery. Bez takich danych projekt jest niekompletny i nie powinien być procedowany w obecnej formie.	Wyjaśniona	Ocena Skutków Regulacji (OSR) zawiera szczegółowe wyliczenia, w szczególności w zakresie szacowanych kosztów oraz zmniejszenia liczby rejestracji. Atrakcyjność polskiej bandery nie może być budowana bez realnych narzędzi sprawowania nadzoru nad jednostkami uzyskującymi polską przynależność. W opinii projektodawcy projektowane przepisy będą przyciągać pod polską banderę bardziej odpowiedzialnych i rzetelnych armatorów.
13.			ze****@gmail.com	Wprowadzenie przeglądów wstępnych odbija się nie tylko na armatorach, ale także na całej branży morskiej i turystycznej. Firmy serwisowe, marinowe, brokerzy i	Nie uwzględniono	Atrakcyjność polskiej bandery nie może być budowana bez realnych narzędzi sprawowania nadzoru nad

				pośrednicy korzystają z tego, że Polska bandera jest atrakcyjna. Jeśli zmiany spowodują odpływ armatorów za granicę, ucierpi cały rynek. Zmniejszą się wpływy do państwa i osłabnie sektor gospodarki, który do tej pory rozwijał się dynamicznie dzięki konkurencyjnym przepisom.		jednostkami uzyskującymi polską przynależność. W opinii projektodawcy projektowane przepisy będą przyciągać pod polską banderę bardziej odpowiedzialnych i rzetelnych armatorów
14.			ed****@op.pl	Projekt dyskryminuje osoby przebywające poza RP Projekt jest niespójny i nie uwzględnia sytuacji obywateli RP mieszkających poza krajem. Osoby te nie będą miały możliwości wykonania przeglądu ani fizycznej aktualizacji danych. Ustawodawca nie daje żadnej alternatywy. W efekcie ta grupa jest traktowana gorzej niż osoby mieszkające w Polsce. Proszę o wprowadzenie ścieżki zdalnej lub wyłączenia dla tej grupy.	Wyjaśniona	Przegląd wstępny będzie można wykonać poza terytorium Polski. Upoważniona uznana organizacja będzie świadczyć usługi w tym zakresie na całym świecie, a w niektórych przypadkach procedura będzie mogła się odbywać zdalnie. Wszystkie wnioski w procedurze rejestracji, w szczególności wniosek związany z potrzebą aktualizacji danych w rejestrze, mogą być składane w postaci elektronicznej (zdalnie). Istnieje też możliwość działania przez pełnomocnika.
15.			a**@wp.pl	Głos zwykłego armatora Jako zwykły obywatel czuję się rozczarowany i zaniepokojony. Rejestrowałem jacht zgodnie z prawem, wierząc, że zasady są stabilne i trwałe. Teraz państwo zmienia zasady po latach i nakłada na mnie obowiązki, których wcześniej nie było. Czuję, jakby odebrano mi prawo do przewidywalności i bezpieczeństwa prawnego. Proszę, aby nie obciążać nas obowiązkami, których nie mogliśmy w żaden sposób przewidzieć.	Wyjaśniona	Organy rejestrujące i organy administracji morskiej nie mają wystarczająco skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską przynależność oraz skutecznie realizować nadzór nad jednostkami już zarejestrowanymi. Brak mechanizmów weryfikacji i

						aktualizacji danych w rejestrze dodatkowo utrudnia możliwość dotarcia do armatora i sprawowanie nadzoru przez organy administracji, a tym samym stwarza ryzyko braku zapewnienia spełniania przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi. Przepisy muszą umożliwiać skuteczne realizowanie obowiązków przez państwo bandery.
16.			ma*****@hotmail.com	Uwagi osoby mieszkającej poza Polską Dla osób mieszkających i pływających za granicą projektowane przepisy są praktycznie nie do wykonania. Nie ma możliwości wykonania przeglądu w innym kraju, a transport jednostki do Polski to koszt wielokrotnie przewyższający wartość jachtu. Państwo nie może wymagać rzeczy nierealnych. Tysiące Polaków żyjących za granicą znajdzie się w sytuacji, w której będą musieli albo ponieść ogromne koszty, albo stracą rejestrację, mimo że ich jednostki były zgodne z obowiązującym prawem.	Wyjaśniona	Przegląd wstępny będzie można wykonać poza terytorium Polski. Upoważniona uznana organizacja będzie świadczyć usługi w tym zakresie na całym świecie, a w niektórych przypadkach procedura będzie mogła się odbywać zdalnie. Wszystkie wnioski w procedurze rejestracji, w szczególności wniosek związany z potrzebą aktualizacji danych w rejestrze, mogą być składane w postaci elektronicznej (zdalnie). Istnieje też możliwość działania przez pełnomocnika.
17.			da*****@wp.pl	Naruszenie zasady pewności prawa Projekt narusza zasadę zaufania obywatela do państwa. Wprowadza obowiązki, których nie było w chwili rejestracji jednostki, co jest formą działania prawa wstecz. Armatorzy podejmowali decyzję w oparciu o jasne	Wyjaśniona	Organy rejestrujące i organy administracji morskiej nie mają wystarczająco skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską

				warunki: bezterminowa rejestracja, brak przeglądów. Wprowadzanie nowych obowiązków dla już zarejestrowanych jednostek jest ingerencją w trwałość decyzji administracyjnych. Nowe przepisy powinny dotyczyć wyłącznie rejestracji dokonywanych po wejściu ustawy w życie.		przynależność oraz skutecznie realizować nadzór nad jednostkami już zarejestrowanymi. Brak mechanizmów weryfikacji i aktualizacji danych w rejestrze dodatkowo utrudnia możliwość dotarcia do armatora i sprawowanie nadzoru przez organy administracji, a tym samym stwarza ryzyko braku zapewnienia spełniania przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi. Przepisy muszą umożliwiać skuteczne realizowanie obowiązków przez państwo bandery.
18.			em**@wp.pl	Proponowane zmiany doprowadzą do spadku konkurencyjności polskiej bandery. Armatorzy wybierali Polskę, bo procedury były proste i przewidywalne. Po wprowadzeniu przeglądów wstępnych i cyklicznych aktualizacji wielu z nich przeniesie swoje jednostki do tańszych i prostszych rejestrów UE. Oznacza to odpływ nowych wniosków i spadek wpływów budżetowych. Państwo straci dochody, a polska bandera straci pozycję, którą budowała przez lata.	Wyjaśniona	Atrakcyjność polskiej bandery nie może być budowana bez realnych narzędzi sprawowania nadzoru nad jednostkami uzyskującymi polską przynależność. W opinii projektodawcy projektowane przepisy będą przyciągać pod polską banderę bardziej odpowiedzialnych i rzetelnych armatorów. Ocena Skutków Regulacji zawiera szczegółowe szacunki i wyliczenia w zakresie prognozowanych wpływów budżetowych.
19.			f*@gmail.com	Chciałabym zwrócić uwagę, że obowiązkowy przegląd wstępny dla jednostek rekreacyjnych do 24 m nie	Wyjaśniona	Projektowane przepisy dotyczą procedur rejestracji, a nie

				przełoży się realnie na poprawę bezpieczeństwa żeglugi, natomiast znacząco obciąży administrację oraz armatorów. Małe jednostki rekreacyjne podlegają liczным obowiązkom technicznym i serwisowym: przeglądom silników, przeglądom osprzętu, kontrolom ubezpieczycieli czy nadzorowi marin. Projektowany przegląd wstępny nie weryfikuje żadnego elementu, który nie jest już sprawdzany w ramach bieżącej eksploatacji. W praktyce będzie to obowiązek o charakterze wyłącznie formalnym, generujący koszty, lecz bez realnego wpływu na poziom bezpieczeństwa. Wprowadzenie obowiązku dla już zarejestrowanych jednostek jest nie tylko nieproporcjonalne, ale i bezzasadne – stan techniczny jednostki zależy od ciągłej eksploatacji i serwisu, a nie od jednorazowego przeglądu administracyjnego. Wnoszę o rezygnację z tego obowiązku lub ograniczenie go wyłącznie do nowych wpisów.		bezpośrednio bezpieczeństwa żeglugi. Mają zapewnić kontrolę nad jednostkami uzyskującymi polską przynależność i zapewnić realny kontakt z armatorem. Nowy obowiązek przeglądu wstępnego będzie dotyczył jednostek pragnących uzyskać polską przynależność i pozwalał przede wszystkim na weryfikację dokumentacji i parametrów jednostki, a nie będzie przeglądem o charakterze technicznym – potwierdzającym zdolność do żeglugi.
20.			i*@op.pl	Jako obywatel RP mieszkający poza granicami kraju wnoszę stanowczy sprzeciw wobec obowiązkowych przeglądów wstępnych oraz cyklicznego potwierdzania danych dla jednostek już zarejestrowanych. Projektowane zmiany są w mojej sytuacji praktycznie niewykonalne i prowadzą do faktycznej dyskryminacji obywateli mieszkających poza Polską. Wykonanie przeglądu w Polsce w przypadku osób, które eksploatują jednostki za granicą, wiąże się z koniecznością transportu jachtu na ogromne odległości. Koszty takiego transportu wielokrotnie przewyższają wartość samej jednostki. Przegląd za granicą nie jest możliwy, ponieważ projekt nie przewiduje żadnych uznanych instytucji zagranicznych. Brak jest również	Wyjaśniona	Przegląd wstępny będzie można wykonać poza terytorium Polski. Upoważniona uznana organizacja będzie świadczyć usługi w tym zakresie na całym świecie, a w niektórych przypadkach procedura będzie mogła się odbywać zdalnie. Wszystkie wnioski w procedurze rejestracji, w szczególności wniosek związany z potrzebą aktualizacji danych w rejestrze, mogą być składane w postaci elektronicznej (zdalnie). Istnieje też

				jakiegokolwiek alternatywy zdalnej. W efekcie przepisy spowodują masowe wykreślanie jednostek obywateli mieszkających za granicą, nie z powodu ich stanu technicznego, lecz z powodu nierealności nowych wymogów. To narusza zasadę równego traktowania obywateli i nie znajduje żadnego merytorycznego uzasadnienia. Wnoszę o wyłączenie z nowych obowiązków armatorów eksploatujących jednostki poza terytorium Polski lub o stworzenie równorzędnych rozwiązań alternatywnych umożliwiających legalne utrzymanie wpisu.		możliwość działania przez pełnomocnika.
21.			q*@wp.pl	Wnoszę uwagi dotyczące projektowanych zmian, które przewidują obowiązkowe przeglądy wstępne dla jednostek już zarejestrowanych oraz okresowe potwierdzanie danych pod rygorem wykreślenia. Pragnę podkreślić, że projekt narusza fundamentalne zasady demokratycznego państwa prawnego, w tym zasadę zaufania obywatela do państwa, ochrony praw nabytych oraz zakaz retroaktywności. Decyzja o wpisie do rejestru jachtów była podejmowana w oparciu o obowiązujące wówczas przepisy, które nie przewidywały obowiązku przeglądu wstępnego ani okresowych aktualizacji danych. Wybór polskiej bandery oznaczał stabilność zapisów oraz trwałość decyzji administracyjnej. Wprowadzanie obecnie nowych, kosztownych obowiązków – których spełnienie jest warunkiem utrzymania wpisu – jest równoznaczne ze zmianą reguł gry po fakcie. Projektowana regulacja dotknie w szczególności osoby mieszkające za granicą, które w sposób oczywisty nie będą mogły wykonać przeglądu w Polsce, a ustawodawca nie przewidział żadnych rozwiązań	Wyjaśniona	Organy rejestrujące i organy administracji morskiej nie mają wystarczająco skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską przynależność oraz skutecznie realizować nadzór nad jednostkami już zarejestrowanymi. Brak mechanizmów weryfikacji i aktualizacji danych w rejestrze dodatkowo utrudnia możliwość dotarcia do armatora i sprawowanie nadzoru przez organy administracji, a tym samym stwarza ryzyko braku zapewnienia spełniania przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi. Przepisy muszą umożliwiać skuteczne realizowanie obowiązków przez państwo bandery

				alternatywnych. Ryzyko wykreślenia jednostek z rejestru z powodu nierealnych do spełnienia wymogów stanowi niedopuszczalną ingerencję w prawa nabyte. Nowe przepisy powinny dotyczyć wyłącznie jednostek rejestrowanych po wejściu ustawy w życie. Zwracam się z wnioskiem o zachowanie ochrony praw nabytych i zapewnienie obywatelom bezpieczeństwa prawnego.		
22.			ob*****@wp.pl	Wnoszę uwagi dotyczące proponowanych zmian przewidujących obowiązkowe przeglądy wstępne oraz cykliczne aktualizacje danych w rejestrze jednostek pływających. Chciałabym zwrócić uwagę, że rozwiązania te będą miały długofalowy negatywny wpływ na konkurencyjność polskiej bandery, przychody budżetu państwa oraz pozycję Polski jako państwa rejestrującego jachty rekreacyjne. W ostatnich latach Polska stała się jedną z najbardziej atrakcyjnych jurysdykcji rejestracyjnych w Europie. Przejrzyste zasady, brak nadmiernych obowiązków oraz stabilność prawa sprawiły, że wielu armatorów – zarówno z Polski, jak i z innych krajów – decydowało się na rejestrację jednostki w Polsce. Wpłynęło to pozytywnie nie tylko na rozpoznawalność polskiej bandery, ale również na realne wpływy do budżetu państwa. Wprowadzenie obowiązkowych przeglądów wstępnych diametralnie zmienia sytuację. Koszty oraz procedury, które mają zostać narzucone, czynią rejestrację w Polsce nieopłacalną w porównaniu z innymi państwami UE. Armatorzy mogą z łatwością przenieść swoje jednostki do innych rejestrów – prostszych, tańszych i stabilniejszych (m.in. Holandia, San Marino, Portugalia czy Malta). Już sama zapowiedź zmian wywołała niepewność w środowisku żeglarskim, a wejście	Wyjaśniona	Atrakcyjność polskiej bandery nie może być budowana bez realnych narzędzi sprawowania nadzoru nad jednostkami uzyskującymi polską przynależność. W opinii projektodawcy projektowane przepisy będą przyciągać pod polską banderę bardziej odpowiedzialnych i rzetelnych armatorów. Ocena Skutków Regulacji (OSR) zawiera szczegółowe wyliczenia, w tym w zakresie szacowanych kosztów oraz zmniejszenia liczby rejestracji.

				przepisów w życie w zapowiadanym kształcie spowoduje odpływ nowych rejestracji i masowe przenoszenie jachtów za granicę. W praktyce oznacza to spadek wpływów budżetowych i osłabienie znaczenia polskiej bandery na wodach międzynarodowych. Jednocześnie polscy obywatele, którzy zaufali państwu i już dokonali rejestracji, będą narażeni na koszty, których ustawodawca wcześniej nie przewidywał. Proszę o ponowne przeanalizowanie skutków ekonomicznych i uniknięcie przepisów, które w dłuższej perspektywie zaszkodzą pozycji polskiej bandery oraz dochodom państwa.		
23.			al.***** ***** ***@gmail.com	Chciałabym zgłosić sprzeciw wobec proponowanych zmian w ustawie o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawie o bezpieczeństwie morskim, w szczególności w zakresie wprowadzenia obowiązkowych przeglądów wstępnych i cyklicznej aktualizacji danych dla jednostek już zarejestrowanych. Uważam, że projekt w obecnym kształcie narusza podstawowe zasady zaufania obywatela do państwa, stabilności prawa oraz proporcjonalności obowiązków nakładanych na obywateli. W momencie rejestracji mojej jednostki pływającej polskie przepisy jasno określały, że wpis do rejestru jest bezterminowy, nie wymaga żadnych przeglądów wstępnych, a dane nie muszą być cyklicznie potwierdzane pod rygorem wykreślenia. Była to jedna z kluczowych przesłanek, dla których wybrałam polską banderę – stabilność, przejrzystość i brak dodatkowych, nieprzewidywalnych kosztów. Wprowadzenie po latach obowiązkowych przeglądów, których wcześniej nie było, jest praktyką nie tylko	Nie uwzględniono	Organy rejestrujące i organy administracji morskiej nie mają wystarczająco skutecznych narzędzi, aby weryfikować jednostki pragnące uzyskać polską przynależność oraz skutecznie realizować nadzór nad jednostkami już zarejestrowanymi. Brak mechanizmów weryfikacji i aktualizacji danych w rejestrze dodatkowo utrudnia możliwość dotarcia do armatora i sprawowanie nadzoru przez organy administracji, a tym samym stwarza ryzyko braku zapewnienia spełniania przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi. Przepisy muszą umożliwiać skuteczne realizowanie obowiązków przez państwo bandery

			sprzeczną z zasadą ochrony praw nabytych, ale także stawia obywateli w sytuacji niepewności co do trwałości decyzji administracyjnych. Projektowana ustawa w sposób szczególnie dotkliwy uderza w polskich obywateli mieszkających na stałe poza granicami kraju. W moim przypadku, jako osoby mieszkającej poza Polską, spełnienie nowych wymogów będzie nie tylko kosztowne, ale często logistycznie niewykonalne. Przeglądy jednostek poza terytorium RP mogą być bardzo drogie, a wykonanie ich w Polsce wymagałoby transportu jachtu przez tysiące kilometrów, co generuje koszty wielokrotnie przewyższające opłatę rejestracyjną. Projekt w praktyce dyskryminuje obywateli mieszkających za granicą, a jednostki, które dotychczas były prawidłowo zarejestrowane, mogą zostać wykreślone z rejestru tylko dlatego, że właściciel fizycznie nie jest w stanie spełnić nowych wymagań. Należy również zwrócić uwagę na aspekt ekonomiczny. Polska bandera w ostatnich latach zdobyła dużą popularność na arenie międzynarodowej, przyciągając zarówno Polaków, jak i armatorów z innych krajów. Jej główne atuty to przystępność formalna, przejrzystość procedur oraz bezpieczeństwo prawne. Wprowadzenie obowiązkowych przeglądów i rozbudowanych wymogów administracyjnych sprawi, że polska bandera przestanie być konkurencyjna wobec rejestrów innych państw europejskich. W konsekwencji nastąpi odpływ nowych armatorów, a dotychczasowi właściciele – zamiast aktualizować rejestr – będą przenosić jednostki pod bandery innych państw. Skutkiem będzie ograniczenie wpływów do polskiego budżetu oraz		
--	--	--	--	--	--

				spadek znaczenia Polski jako miejsca rejestracji jednostek rekreacyjnych. Chciałabym podkreślić, że popieram działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa żeglugi, jednak środki te muszą być proporcjonalne, sprawiedliwe oraz nie mogą naruszać praw nabytych obywateli, którzy swoje jednostki zarejestrowali zgodnie z obowiązującymi wtedy przepisami. Zamiast obciążać wszystkich armatorów jednolitym obowiązkiem przeglądów, zasadne byłoby wprowadzenie rozwiązań elastycznych, takich jak: objęcie obowiązkiem jedynie nowych rejestracji, alternatywne formy potwierdzania stanu technicznego dla jednostek za granicą. Mając na uwadze powyższe, wnoszę o wprowadzenie ochrony praw nabytych i wyłączenie z nowych obowiązków jednostek już wpisanych do rejestru, a także o ponowne przeanalizowanie wpływu proponowanych zmian na polskich obywateli mieszkających za granicą oraz na konkurencyjność polskiej bandery na rynku europejskim i światowym.		
24.			mi*****@onet.pl	Proszę zrezygnować z obowiązkowych przeglądów. Ludzie pływają od lat i dbają o swoje jednostki z własnego zdrowego rozsądku. Nikt nie wychodzi na wodę niesprawnym sprzętem, bo to zagraża jego życiu. Do tej pory nie było przeglądów i polska bandera świetnie sobie radziła. Nowe obowiązki są zbędne, kosztowne i niszczą coś, co dobrze działało.	Wyjaśniona	Projektowane przepisy dotyczą procedur rejestracji, a nie bezpieczeństwa żeglugi. Mają zapewnić kontrolę nad jednostkami uzyskującymi polską przynależność i zapewnić realny kontakt z armatorem. Nowy obowiązek przeglądu wstępnego będzie dotyczył jednostek pragnących uzyskać polską przynależność i pozwalał przede wszystkim na weryfikację dokumentacji i

						parametrów jednostki, a nie będzie przeglądem o charakterze technicznym – potwierdzającym zdolność do żeglugi..
25.	Art. 1 pkt 4	Art. 4a	PZŻ	Polski Związek Żeglarski na podstawie <i>Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim</i> oraz <i>Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 stycznia 2012 r. w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m</i> jest podmiotem upoważnionym przez Ministra Infrastruktury do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m. Działający od 1949 r. Zespół Nadzoru Technicznego PZŻ sprawuje nadzór nad jednostkami rekreacyjnymi, prowadzi przeglądy wstępne, okresowe i doraźne zarówno jednostek morskich jak i śródlądowych. Zespół wydaje dokumenty potwierdzające stan techniczny jednostek pływających uznawane przez administrację morską i śródlądową, które są podstawą do wydawania (po inspekcji bezpieczeństwa) kart bezpieczeństwa w przypadku jachtów morskich i uproszczonych świadectw zdolności żeglugowej w przypadku jachtów śródlądowych. Ponadto Zespół zatwierdza dokumentację techniczną, prowadzi nadzory nad budową i przebudową jednostek pływających, wykonuje pomiary, ekspertyzy oraz wydaje opinie i wyceny na potrzeby armatorów, ubezpieczycieli i organów rozjemczych. W rejestrze jachtów objętych nadzorem ZNT PZŻ znajduje się obecnie ponad 1200 jednostek.	Nie uwzględniono	Argumentacja PZŻ oparta jest na wielu niepoprawnych tezach i wnioskach. Należy podkreślić, że: 1. Art. 8a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, dalej: „UBM”, wskazuje możliwość powierzenia uznanej organizacji wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów oraz wydawania certyfikatów statkom rybackim o długości do 24 m i jachtom o długości do 24 m. Jest to zatem przepis odnoszący się bezpośrednio do zadań związanych z jednostkami niepodlegającymi konwencjom międzynarodowym, a nie zadań, o których mowa w dyrektywie 2009/15 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich.

			Wdrożone i utrzymywane procedury zarządzania i realizacji zadań w ZNT PZŻ są zgodne z wymogami normy ISO 9000 i potwierdzają prawidłowe i skuteczne funkcjonowanie Zespołu, które obejmuje m.in. przeprowadzanie i pełne dokumentowanie tzw. przeglądów wstępnych, stanowiących warunek przyjęcia jednostki do nadzoru PZŻ; przegląd i weryfikację wszelkiej dokumentacji identyfikującej jacht z pełną dokumentacją źródłową, w tym gromadzenie dokumentacji fotograficznej; okresowe przeglądy pośrednie jednostek, które zapewniają stały kontakt z właścicielami jednostek i aktualizację informacji o stanie technicznym jachtów; przeglądy doraźne w przypadkach przewidzianych <i>Przepisami nadzoru, budowy i wyposażenia jachtów ZNT PZŻ</i>, z możliwością zawieszenia dokumentów technicznych; fizyczne przeprowadzanie wszystkich przeglądów z wizytą inspektora-rzeczoznawcy na pokładzie jednostki udokumentowaną zdjęciami; weryfikację formalną wystawionych dokumentów końcowych pod względem zgodności ze zgromadzonymi dowodami i zapisami. Inspektorzy ZNT PZŻ posiadają wysokie kwalifikacje i kompetencje weryfikowane w procesie rekrutacji, obowiązkowego stażu oraz regularnie przeprowadzanych szkoleń, potwierdzone także certyfikatami kwalifikacji wolnorynkowej „<i>Sporządzanie ocen i ekspertyz technicznych oraz wycen jednostek pływających przeznaczonych do sportu i rekreacji</i>” włączonej do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji na podstawie <i>Obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2022 r. Świadczy to o</i>	2. Przepis art. 8a ust. 1 UBM jest normą ogólną i nie przewiduje ograniczeń w zakresie liczby podmiotów upoważnionych do realizacji ww. zadań. Choć w praktyce, w chwili obecnej inne podmioty, poza PRS, nie wystąpiły z wnioskiem o upoważnienie, nie można wykluczyć zmiany stanu faktycznego w tym zakresie. Na marginesie należy zauważyć, że analogiczna sytuacja występuje w odniesieniu do art. 26 ust. 1 UBM – tj. norma jest sformułowana ogólnie, ale na chwilę obecną żaden inny podmiot, poza PZŻ, nie wnioskował o upoważnienie i jedynie PZŻ jest podmiotem upoważnionym przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej w oparciu ww. przepis. 3. Przepisy art. 26 ust. 1 UBM, które wskazuje PZŻ dotyczą wyłącznie przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, a przegląd wstępny ma być procedurą przed uzyskaniem wpisu do rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m. 4. Jednorazowy przegląd wstępny będzie dotyczył
--	--	--	--	---

			wysokich kompetencjach Zespołu Nadzoru Technicznego PZZ potwierdzonych wieloletnią praktyką, pozytywnymi wynikami regularnie przeprowadzanych audytów ministerialnych oraz codzienną współpracą z administracją morską i śródlądową. Mając na uwadze powyższe wprowadzenie w URJ zapisu stanowiącego, że przegląd wstępny będzie przeprowadzany przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej na podstawie art. 8a ust. 1 pkt 1 <i>Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim</i>, budzi niepokój i narusza dobrze funkcjonującą od lat praktykę w zakresie zapewniania bezpieczeństwa technicznego jednostek rekreacyjnych. Zgodnie z obowiązującym prawem krajowym i europejskim organizacje uznane to podmioty, które mogą wykonywać przeglądy statków morskich w imieniu państw członkowskich. Są one formalnie uznane przez Komisję Europejską do realizacji zadań wynikających z konwencji międzynarodowych (m.in. SOLAS, MARPOL, Load Line, COLREG, STCW). Na podstawie art. 3 i 5 <i>Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE</i> państwo członkowskie może upoważnić organizację uznaną do: przeprowadzania przeglądów i inspekcji statków zgodnie z konwencjami międzynarodowymi; wydawania lub odnawiania certyfikatów konwencyjnych w imieniu państwa bandery; udziału w inspekcjach bezpieczeństwa statków; nadzoru technicznego nad konstrukcją, wyposażeniem i	weryfikacji dokumentacji i parametrów jednostki przed jej rejestracją, a nie będzie przeglądem o charakterze technicznym – potwierdzającym zdolność do żeglugi. 5. Trudno zrozumieć podnoszone przez PZZ wątpliwości w zakresie transparentności procesu legislacyjnego i zarzut możliwości konfliktu interesów w sytuacji, gdy „jedyny podmiot uprawniony do przeprowadzania przeglądów, realizuje inspekcyjny proces wydania karty bezpieczeństwa (na podstawie własnych dokumentów), a przede wszystkim uczestniczy w przygotowaniu przepisów.” W procesie konsultacji publicznych PRS został uwzględniony podobnie jak inne podmioty, w tym PZZ. Podsumowując, projektowane przepisy wskazują, że podmiot przeprowadzający przeglądy wstępne musi być uznaną organizacją i posiadać upoważnienie ministra właściwego ds. gospodarki morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i wydawania certyfikatów jachtom o długości do 24 m, co projektodawca
--	--	--	--	--

			utrzymaniem statków handlowych; klasyfikowania statków (jeśli organizacja prowadzi rejestr klasyfikacyjny). Zakres uprawnień organizacji uznanych nie obejmuje jednostek rekreacyjnych, sportowych ani łodzi o długości poniżej 24 m. W praktyce przyjęcie proponowanego w projekcie nowelizacji zapisu oznacza wskazanie na Polski Rejestr Statków – jedyną polską organizację posiadającą status organizacji uznanej. Takie faworyzowanie jedynego w Polsce podmiotu, pomimo istnienia podmiotu posiadającego - jak pokazano wyżej - stosowne kwalifikacje, może prowadzić do podejrzenia o monopolizację rynku, ograniczenie konkurencji oraz jest niezgodne z prawem unijnym, które odnosi się do statków konwencyjnych, a nie jednostek rekreacyjnych. Zapis ten budzi również wątpliwości w zakresie transparentności procesu legislacyjnego – może bowiem prowadzić do konfliktu interesów w sytuacji, gdy jedyny podmiot uprawniony do przeprowadzania przeglądów, realizuje inspekcyjny proces wydania karty bezpieczeństwa (na podstawie własnych dokumentów), a przede wszystkim uczestniczy w przygotowaniu przepisów. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wprowadzenie do URJ zapisów umożliwiających przeprowadzanie przeglądów wstępnych również przez podmioty upoważnione na podstawie art. 26 ust. 1 <i>Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim</i>. Zespół Nadzoru Technicznego PZZ spełnia wszelkie wymagania dotyczące kwalifikacji, kompetencji i doświadczenia wymaganego do wykonania wszelkich		uznał za kompetencje wystarczające do zagwarantowania odpowiedniego poziomu kwalifikacji personelu przeprowadzającego weryfikacje. Jednocześnie przepisy nie ograniczają liczby podmiotów, które spełnią ww. wymagania i będą oferować i realizować usługi w zakresie przeprowadzania przeglądu wstępnego.
--	--	--	--	--	---

			przeglądów technicznych, tym bardziej wstępnych (przed rejestracją), a proponowane rozwiązanie jest zgodne ze wszystkimi postulatami wyrażonymi zarówno w Uzasadnieniu jak i Ocenie Skutków Regulacji konsultowanego projektu ustawy, a także: – nie narusza interesów Polskiego Rejestru Statków, który poza statusem organizacji uznanej, posiada również status jednostki notyfikowanej, czyli kompetencje do realizacji zadań związanych z ocenami technicznymi jachtów rekreacyjnych, – zapewni zgodność z prawem krajowym i unijnym, – nie naruszy konkurencyjności i przejrzystości rynku, – zagwarantuje równość podmiotów gospodarczych. Zwracamy także uwagę, że rekomendowane rozwiązanie dot. wprowadzenia przeglądu wstępnego, który zgodnie z OSR zapewni udział kompetentnego personelu w rzetelnej weryfikacji danych we wniosku i towarzyszącej mu dokumentacji oraz będzie wiązał się z fizyczną obecnością inspektora na pokładzie jednostki pływającej, co umożliwi weryfikację, czy dane jednostki zawarte we wniosku o rejestrację są zgodne ze stanem faktycznym, nie znajduje potwierdzenia w konsultowanym projekcie ustawy, w którym proponowany zapis art. 4a ust. 4 URJ brzmi: „Przegląd wstępny jednostki, która posiada deklarację zgodności CE, może być przeprowadzony przy użyciu środków komunikacji elektronicznej. Decyzję o formie przeglądu podejmuje upoważniona uznana organizacja.”.		
--	--	--	---	--	--

				Ponadto wskazane w OSR obserwacje wskazujące, że przepisy dotyczące jednostek pływających nie są zharmonizowane na wzór przepisów odnoszących się do pojazdów drogowych, a dokumentacja towarzysząca wnioskowi o rejestrację bywa bardzo zróżnicowana w zależności od kraju pochodzenia, stoją w sprzeczności z istnieniem obowiązującej w Polsce dyrektywy RDC i implementujących ją ponad 60 norm zharmonizowanych i naturalnymi różnicami w formie dokumentacji w różnych krajach. Zgadzamy się jednak, że wstępny przegląd techniczny, którego wynikiem będzie zunifikowany na terenie Polski dokument techniczny będzie bardzo pomocny wobec zaobserwowanych braków kompetencyjnych wielu organów rejestrujących.		
26.		Art. 1 pkt 4	PZŻ	Wnosimy o wprowadzenie zapisu dot. obowiązku oznakowania jednostki pływającej indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) poprzez dodanie w art. 4 URJ ust. 4a. o treści: <i>„4a. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, właściciel niezwłocznie oznakowuje jednostkę za pomocą indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI), umieszczając go w sposób umożliwiający identyfikację jednostki.”.</i> W świetle przepisów brak jest obowiązku oznakowania jednostki pływającej indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) nadawanym przez organ rejestrujący przy pierwszej rejestracji, w przypadku gdy jednostka nie posiada numeru identyfikacyjnego. W sytuacji gdy jednostka posiada nadany numer INI, ale nie jest nim oznakowana, uniemożliwia to jej	Uwzględniono	Wprowadzono obowiązek oznakowania kadłuba jednostki pływającej indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI).

				identyfikację przy procedurach i postępowaniach prowadzonych m.in. przez organy ścigania. Ponadto bez obowiązku nanoszenia numeru INI na jednostkę może dochodzić do wielu nadużyć i uchybień.		
27.		art. 2 pkt 2 URJ	PZŻ	W art. 2 pkt 2 URJ jako jacht zdefiniowano: jacht rekreacyjny oraz jacht komercyjny, w tym skuter wodny, jednostkę pływającą używaną do celów mieszkalnych (houseboat) oraz drewnianą replikę statku historycznego. Powyższa definicja określa houseboat jako jacht, co doprowadza do wielu rozbieżności prawnych przy prowadzeniu czynności związanych z badaniami technicznymi. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wprowadzenie stosownych zmian w przepisach poprzez dodanie osobnej definicji houseboatu z uwagi na nieszablonowość tego rodzaju jednostek pływających i konieczność stosowania do nich innych przepisów prawnych, w tym dyrektyw.	Nie uwzględniono	Przepisy URJ muszą pozostać spójne z przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o żegludze śródlądowej, które nie zawierają definicji houseboatu. Jednocześnie PZŻ nie zaproponował konkretnego brzmienia definicji i nie wskazał celu jej wprowadzania rozumianego jako wyraźne opisanie zidentyfikowanego problemu oraz proponowanego rozwiązania.
28.		Art. 1 pkt 8	PZŻ	Zwracamy uwagę, że potwierdzanie aktualności danych w rejestrze co pięć lat zapewni aktualizację rejestru, nie wyeliminuje jednak z przestrzeni (głównie międzynarodowej) nieaktualnych dokumentów rejestracyjnych, którymi nadal będą posługiwać się właściciele i armatorzy jachtów, którzy nie dokonają aktualizacji danych i których jachty zostaną wyrejestrowane z rejestru. Rozwiązaniem w tym zakresie jest jedynie wprowadzenie dowodów rejestracyjnych z określonymi terminami ważności.	Nie uwzględniono	Celem umożliwienia weryfikacji ważności dokumentu rejestracyjnego uruchomiony został moduł „weryfikacja” w systemie REJA24, który umożliwia potwierdzenie statusu rejestracji przez organy administracji (w tym zagraniczne) i innych użytkowników, zarówno w języku polskim, jak angielskim: https://verification.reja24.gov.pl/

						Uwzględnienie propozycji wiązałoby się z dalszym zwiększeniem obciążeń biurokratycznych i kosztowych dla obywateli i przedsiębiorców, co jest sprzeczne z deregulacją i polityką rządu.
29.		Art. 1 pkt 14	PZŻ	Zwracamy uwagę, że dodanie w art. 19 ust. 3 URJ pkt 6 „ <i>starosta, który ujawnił wykroczenie</i> ” powoduje wprowadzenie nierównych uprawnień organów rejestrujących, spośród których dwa związki sportowe (PZŻ i PZMWiNW) nie będą miały takich samych możliwości egzekwowania obowiązków właścicieli jednostek pływających jak pozostałe organy rejestrujące.	Nie uwzględniono	Art. 95 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2021 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia stanowi, że postępowanie mandatowe prowadzi Policja, a inne organy, gdy przepis szczególny tak stanowi. W związku z powyższym należy uznać, że projektowany przepis będzie upoważniał starostę do prowadzenia postępowania mandatowego. Z przyczyn kompetencyjno-ustrojowych nie jest możliwe przypisanie związkom sportowym w/w uprawnień.
30.		Art. 1 pkt 8	SAJ	Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych z uznaniem odnosi się do inicjatywy Ministerstwa, mającej na celu zwiększenie przejrzystości i wiarygodności danych zgromadzonych w systemie REJA24. Doceniamy dążenie do uporządkowania informacji o jednostkach pływających, jednocześnie podkreślając, że zmianom prawa powinny towarzyszyć równoległe działania związane z rozwojem narzędzi informatycznych, aby zapewnić maksymalną prostotę obsługi i przejrzystość	Nie wymaga podejmowania działań	Administrator Systemu REJA24 będzie opracowywał nowe funkcjonalności wspierające realizację obowiązków zarówno przez organy rejestrujące, jak przez właścicieli jednostek pływających.

			procedur. Zgadza się, że aktualność danych jest niezwykle istotna zarówno z uwagi na bezpieczeństwo żeglugi, jak i dla odpowiedniego wizerunku polskiej bandery na całym świecie. Po zapoznaniu się z założeniami projektu, przedstawiamy poniżej stanowisko i uwagi SAJ: Cykliczna aktualizacja danych jachtów Popieramy wprowadzenie okresowej aktualizacji danych jednostek pływających. W naszej ocenie zaproponowany okres aktualizacji, nie częściej niż raz na 5 lat, stanowi właściwy kompromis między aktualnością danych, a koniecznością dokonywania czynności aktualizacyjnych przez armatorów. Zwracamy jednak uwagę na konieczność przyjęcia rozwiązań technicznych gwarantujących właścicielom jednostek otrzymanie skutecznych przypomnień o obowiązku aktualizacji. Nie ma potrzeby precyzyjnego określania kanałów komunikacji w samej ustawie, postulujemy jednak, aby pojawił się w niej zapis zobowiązujący właściwego ministra, by w drodze rozporządzenia ustanowił skuteczny sposób informowania właścicieli jednostek o zbliżającym się obowiązku aktualizacji danych. W naszej ocenie mogą to być automatyczne powiadomienia z systemu REJA24 (np. w formie wiadomości e-mail), oczywiście rozporządzenie może określać jakąś inną skuteczną formę lub formy alternatywne. W naszej ocenie zaproponowane w ustawie zapisy, mówiące o wezwaniu do aktualizacji danych jednostki w okresie zawieszenia dokumentu rejestracyjnego po upływie		
--	--	--	--	--	--

				okresu 5 lat, co będzie jednoznaczne z zakazem jej eksploatacji, jest niewystarczające w przypadku tak istotnie nowych przepisów. Jesteśmy głęboko przekonani, że skuteczny system przypomnień przed upływem obowiązkowego terminu, istotnie zmniejszy ilość niedopełnionych w ustawowym czasie aktualizacji, tym samym ujmując sporo pracy organom administracji, związanych procesem zawieszaniem ważności dokumentów, wysyłaniem wezwań i przeprowadzaniem procedury wykreśleń z rejestru.		
31.		Art. 1 pkt 8	SAJ	Jednostki zarejestrowane pod polską banderą, których właścicielami są armatorzy zagraniczni nieposiadający rezydencji w Polsce Zgadzamy się, że rejestrowanie jachtów pod polską banderą przez osoby i podmioty zagraniczne stanowi problem i "może służyć łamaniu prawa". Warto zrobić tu odniesienie do innych krajów Unii Europejskiej, gdzie w większości przy rejestracji jednostek przez cudzoziemców wymagane jest wykazanie związku właściciela lub armatora z krajem bandery. W naszej opinii najlepszym rozwiązaniem byłoby przyjęcie podobnej zasady, a ów związek mógłby być potwierdzany poprzez kartę stałego pobytu, rezydencję, prowadzenie działalności gospodarczej na terenie Polski, udokumentowany port macierzysty (np. przedstawienie umowy długoterminowego postoju rezydenckiego w polskim porcie) lub inne realne związanie właściciela lub armatora z naszym krajem. W nawiązaniu do proponowanej nowelizacji ustawy, wprowadzenie obowiązku poddania przeglądowi wstępnemu jednostek, których właścicielami są	Częściowo uwzględniono	Należy zauważyć, że przegląd wstępny odbywa się przed rejestracją, dlatego nie możliwe jest zweryfikowania prawidłowego oznakowania jednostki pływającej zgodnie z polskim przepisami, jeżeli jednostka ta jeszcze nie została wpisana do rejestru i nie uzyskała polskiej przynależności. Nic nie stoi jednak na przeszkodzie, aby podczas przeglądu wstępnego wnioskodawca otrzymywał materiały informacyjne w zakresie prawidłowego oznakowania oraz polskiej bandery.

			armatorzy zagraniczni nieposiadający rezydencji w Polsce, postrzegamy jako krok w dobrym kierunku i dzielimy argumentację Ministerstwa stanowiącą przyczynek do planowanych zmian. Postulujemy jednak o rozszerzenie katalogu elementów podlegających weryfikacji w ramach przeglądów wstępnych, o właściwe, zgodnie z polskimi przepisami oznakowanie jednostek, w tym poprawną nazwę portu macierzystego, z użyciem polskich znaków diakrytycznych oraz właściwe i godne prezentowanie polskiej bandery. Wyraźny przyrost w ostatnich latach liczby jachtów pod polską „banderą” w zagranicznych portach stał się faktem, jednak nie przypadkowo słowo bandera ujęliśmy w cudzysłów, ponieważ w przytłaczającej większości owe jednostki nie posiadają polskiej bandery, a jedynie niewielką białoczerwoną flagę, bywa, że zawieszoną kolorem czerwonym do góry. Przegląd wstępny zawierający, oprócz czysto technicznych elementów, także obowiązek wykazania właściwego, zgodnego z polskimi przepisami, oznakowania jednostek, powinien przyczynić się do znaczącego poprawienia opisanej, kompromitującej sytuacji. Aby zwiększyć świadomość zagranicznych armatorów co do ich obowiązków względem państwa bandery, proponujemy także nałożenie na obcych armatorów wymogu złożenia oświadczenia, stanowiącego na przykład załącznik do wniosku rejestracyjnego, o zapoznaniu się z zasadami prawidłowego wyglądu i stosowania polskiej bandery, aby sytuacja po zużyciu tej dostarczonej najprawdopodobniej przez pośrednika i konieczności jej wymiany, nie wróciła do stanu		
--	--	--	--	--	--

				obecnego. Rozwiązanie to przyczyni się do utrzymania właściwych standardów reprezentowania polskiej bandery w portach i na akwenach międzynarodowych.		
32.		ogólnie	SAJ	Zakres danych w dokumencie rejestracyjnym i przeglądarce REJA24 Poniższe uwag wychodzą poza zakres projektowanej nowelizacji ustawy, jednak naszym zdaniem, o czym wspomnieliśmy we wstępie, zmianom prawa powinno towarzyszyć doskonalenie narzędzi, za pośrednictwem których ma być realizowane w praktyce. Zwracamy uwagę, że w obecnie wydawanym dokumencie rejestracyjnym dla jachtu żaglowego brakuje informacji o rodzaju, producencie i mocy silnika, mimo że dane te są obowiązkowo podawane przez armatora we wniosku rejestracyjnym. Dane te nie są również widoczne w ogólnodostępnej przeglądarce REJA24, co powoduje, że osoby kupujące lub sprzedające jachty żaglowe mają ograniczone możliwości sprawdzenia informacji o jednostce, a to z kolei utrudnia weryfikację informacji przez potencjalnych nabywców jachtów. Dla porównania – w poprzednich dokumentach rejestracyjnych wydawanych przez Polski Związek Żeglarski takie informacje były umieszczane w sposób czytelny i jednoznaczny. W związku z tym postulujemy, aby w toku prac nad rozwojem systemu REJA24 przewidzieć rozbudowę przeglądarki publicznej w zakresie dostępu do podstawowych danych technicznych jednostki (z	Częściowo uwzględniono	Z uwagi na liczne postulaty środowiska żeglarskiego, wskazujące, że w odniesieniu do jachtów żaglowych dla których napęd mechaniczny jest napędem pomocniczym i jest to najczęściej przyczepny silnik zaburtowy, który może być łatwo wymieniony na inny model, w dokumencie rejestracyjnym nie widnieją żadne parametry pomocniczego napędu mechanicznego, aby wymiana silnika nie powodowała konieczności wymiany dokumentu rejestracyjnego. Ponieważ jednak dane te znajdują się w rejestrze w ramach postulowanego rozwoju funkcjonalności zostanie uwzględniona potrzeba wglądu do danych pomocniczego napędu mechanicznego.

				wyłączeniem danych osobowych, chronionych przepisami RODO).		
33.	Art. 1 pkt 2	Art. 2 pkt 13	PIPJiSW	W pierwszej kolejności należy zauważyć, że zgodnie z dodanym art. 2 pkt 13 jachtem stanowiącym polską własność jest jacht należący do: 1) Skarbu Państwa; 2) osoby prawnej mającej siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej; 3) obywatela polskiego zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej. co oznacza że obywatele Polski mieszkający za granicą posiadaliby "jachty niestanowiące polskiej własności" i muszą się stosować do innych zasad niż pozostali obywatele Polski. Tak sytuacja nie może mieć miejsca. Zgodnie z art. 32 Konstytucji, wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. Ustawodawca decydując się na taką zmianę wprost ograniczyłby równość każdego obywatela, który mieszka za granicą. Poza wyżej wskazanym, proponowana regulacja stwarza wątpliwości interpretacyjne co do tego, czy obywatel Polski lub polska osoba prawna ma obowiązek rejestracji swojego jachtu w Polsce, a nie może tego dokonać w innym kraju np. na Malcie. W naszej ocenie dodanie zwrotu „oraz stanowi polską własność” wprost narzuca armatorowi polskiemu	Wyjaśniona	W opinii MI projektowane przepisy nie ograniczają prawa obywateli polskich do wyboru rejestru. Mogą oni wybrać rejestr zgodnie z preferencjami, tzn. każdy obywatel ma prawo wybrać rejestr innego państwa i może wnioskować o wpis do rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m. Doprecyzowanie (w stosunku do istniejących przepisów) polega tylko na wskazaniu zakresu stosowania przepisów ustawy. Dodatkowo należy wyjaśnić, że w opinii MI definicja jachtu stanowiącego polską własność – musi być spójna z przepisami innych aktów prawnych, w szczególności z obowiązującymi przepisami art. 73 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309) – w odniesieniu do jachtów morskich oraz art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 18) – w odniesieniu do jachtów śródlądowych – stąd warunek

				obowiązek rejestracji w Polsce jako kraju bandery w przypadku, w którym armator nabędzie fabrycznie nowy jacht (który jeszcze nigdzie nie jest zarejestrowany) lub kupi jacht używany, który wyrejestruje z innego rejestru (bo np. do tego zobowiązują go przepisy tamtejszej flagi). O ile jacht należy do podmiotu polskiego, to zgodnie z nowym brzmieniem przepisu w takich wypadkach będzie musiał być zarejestrowane w REJA24. Rozumiemy, że ustawodawca tym zabiegiem ma na celu odróżnienie jachtów będących własnością podmiotów zagranicznych, względem właścicieli z Polski. Jednak taki zabieg może wprowadzić dodatkowe wątpliwości co do tego, gdzie Polacy muszą rejestrować jachty. W naszej ocenie, polski armator, tak jak to ma miejsce na całym świecie, powinien mieć możliwość swobodnego wyboru innych bander. Proponujemy, aby zmiana w tym zakresie nie ograniczała podstawowych praw obywateli gwarantowanych Konstytucją, jak również prostowała niedokładność poprzedniej regulacji. Obywatele polscy powinni mieć możliwość rejestracji jachtu, gdzie chcą. Co zresztą ma miejsce w realnym świecie. Ani obecna, ani proponowana zmiana im takiej wolności nie daje, jak również nie wnosi niczego dobrego do polskiego porządku prawnego.		zamieszkania na terytorium RP musi pozostać zachowany.
34.		Art. 1 pkt 2	PIPJiSW	Zwracamy uwagę, że Polska jest drugim producentem jachtów na świecie. Bardzo wiele z tych jednostek to jednostki śródlądowe lub nie przekraczające długości 7,5 m.	Częściowo uwzględniono	Uwzględniono możliwość rejestracji jednostek śródlądowych o długości większej niż 7,5 m lub napędzie mechanicznym o mocy

			Wielu zagranicznych nabywców decydując się na zakup takiej jednostki w Polsce, chce ją od razu zarejestrować i podnosić polską flagę. Wielu producentów oferuje obecnie taką możliwość w ramach kompleksowego wsparcia przy zakupie jachtu. Wybór flagi bardzo często może być również związany z wolnością przemieszczania się i koncentracji ośrodka życiowego obywateli innych krajów, w szczególności pochodzących z UE, właśnie w Polsce. Nie odnajduje uzasadnienia sytuacja, w której Europejczyk, przebywając na co dzień w Polsce, jak również eksploatując tutaj swoją jednostkę (choćby nad Bałtykiem, czy na Mazurach), nie mógłby podnosić polskiej flagi, a wręcz musiałby w takiej sytuacji zarejestrować swój mały jacht pod inną banderą. Kolejną kwestią jest fakt, że wielu obywateli z zagranicy posiada swoje jachty śródlądowe na polskich wodach np. na wspominanych już Mazurach. Bardzo często zakupili oni te jednostki od polskich producentów, specjalizujących się w produkcji jachtów przeznaczonych do użytku na wodach śródlądowych. Z wyżej już wymienionych przyczyn ograniczenie im możliwości użytkowania ich jachtu w Polsce, (bowiem musieliby go przerejestrowywać na inną flagę, co z kolei oznacza konieczność poniesienia znowu kosztów rejestracji, a także zwiększenie kosztów np. przeglądów) jest zmianą nieuzasadnioną i godzącą w zasady dobrej legislacji i interesy Polski. Z tego też względu wprowadzenie restrykcji, co do możliwości rejestracji jednostek śródlądowych oraz jednostek poniżej 7,5 m długości jawi się w naszej	większej niż 15 kW, które nie stanowią polskiej własności. Zgodnie z proponowanymi przepisami właściciel jachtu - „Europejczyk, przebywając na co dzień w Polsce, jak również eksploatując tutaj swoją jednostkę (choćby nad Bałtykiem, czy na Mazurach)” będzie miał możliwość zarejestrowania swojej jednostki w rejestrze jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m i podnoszenia polskiej bandery.
--	--	--	---	--

				ocenie jako zbyt daleka restrykcja, szkodliwa dla branży.		
35.		Art. 1 pkt 4	PIPJiSW	W naszej ocenie wprowadzenie przeglądu wstępnego jest co do zasady słusznym rozwiązaniem, przy czym należałoby go ograniczyć jedynie do rejestracji, które będą dokonane po wejściu w życie ustawy. Przeglądy powinny być dokonywane na jednakowych zasadach dla każdego aplikującego o rejestrację, bez względu na narodowość (w obrębie UE i EOG, w tym jednakowo dla wszystkich Polaków). W naszej ocenie tylko w stosunku do podmiotów spoza UE i EOG istniałyby podstawy do innego uregulowania tej kwestii, aczkolwiek tu też należałoby się zastanowić nad sensownością takiego rozwiązania. Odchodząc od powyższego, jakże istotnego problemu legislacyjnego, należy zastanowić się, czy przegląd ten powinien być konieczny przed rejestracją, a nie w jakimś terminie po dokonanej rejestracji. W rzeczywistości podczas sprzedaży jachtu, bardzo często dochodzi do jego przemieszczenia między różnymi krajami. O ile proces rejestracji może przebiec w dużej mierze sprawnie zdalnie, o tyle przegląd wstępny będzie zapewne wiązał się z fizyczną obecnością inspektora na jachcie. A przynajmniej tak rozumiemy zamysł ustawodawcy i realizację postulatu o „większej kontroli nad rejestrowanymi jednostkami”. Nabywcy jachtów nie będą jednak mieli pewności, kiedy przegląd wstępny się odbędzie, bowiem ten termin zależy jedynie od uznanej organizacji. Z uwagi na dużą ilość zleceń, termin ten może być odległy, co	Nie uwzględniono	Przegląd wstępny zgodnie z założeniami ma być usługą dostępną na całym świecie i w nieodległym od złożenia wniosku o jego przeprowadzenie terminie. Należy mieć na względzie, że zgodnie z art. 18 ust. 5, zadania związane z rejestracją jednostek pływających wykonywane przez starostę należą do zadań własnych powiatu. Te zadania wiążą się przede wszystkim z obsługą wniosków o rejestrację, w zamyśle – przez starostów na rzecz mieszkańców powiatu. Różnego rodzaju ułatwienia procedury dla armatorów zamieszkujących i eksploatujących swoje jednostki poza terytorium RP musiałyby, w związku z dodatkowymi obowiązkami dla organów rejestrujących, wpłynąć na znaczne podniesienie wysokości opłat dla zwykłych obywateli. Zgodnie z projektem – procedura przeglądu wstępnego odciąża organy rejestrujące. Gdyby przegląd wstępny miał być przeprowadzany dopiero po uzyskaniu dokumentu

			utrudni i spowolni proces rejestracji. Spowoduje to brak możliwości korzystania z jednostki przez armatorów. To z kolei będzie powodowało niepewność armatorów próbujących sprzedać/nabyć jacht oraz narazi ich na nadmierne i niepotrzebne koszty (np. przestoju w marinie). W naszej ocenie należy poddać pod rozwałę możliwość wprowadzenia obowiązku dokonania przeglądu wstępnego w okresie 6 miesięcy od dokonanej rejestracji. W tym czasie armator będzie mógł uzyskać np. pozwolenie radiowe, czy rejestrację EPIRB. Ewentualnym rozwiązaniem może być wprowadzenie obowiązku udowodnienia w procesie rejestracji faktu “zgłoszenia do przeglądu” poprzez załączenie dokumentu potwierdzającego to zgłoszenie do wniosku o rejestrację. Zgłoszenie dawałoby prawo do rejestracji jachtu, a jachty, które nie przeszłyby przeglądu byłyby wykreślane z urzędu (zakładamy, że w praktyce sytuacje takie byłyby marginalne). Termin przeglądu nie wpływałby już wtedy na termin rejestracji jachtu i możliwości korzystania z niego przez armatora. Dzięki temu uznane organizacje mogłyby lepiej rozplanować miejsca i terminy przeglądów, bez strat dla armatorów. Zanim zmiany zostaną wprowadzone należy doprowadzić do sytuacji, w której PRS nie będzie jedyną organizacją uprawnioną (o czym jeszcze niżej). W przypadku wejścia w życie proponowanej zmiany w takim kształcie, bezpieczeństwo obrotu, jak i wiele transakcji zawieranych przez polskich armatorów może być zagrożona.		rejestracyjnego, organy rejestrujące musiałyby monitorować wykonanie tego obowiązku, podejmować kroki wobec tych, którzy się z niego nie wywiązali, kontaktować z zagranicznymi armatorami, wykreślać jednostki z rejestru itd. Projektodawca przyjął, że procedura powinna pozostać przyjazna i szybka, ale obowiązki związane z dostarczeniem rzetelnej dokumentacji jednostek niestanowiących polskiej własności, a pragnących ją uzyskać powinny spoczywać na wnioskodawcach.
--	--	--	--	--	--

36.	Art. 1 pkt 4	PIPJiSW	Zmiana ustawy w proponowanym kształcie upoważnia na chwilę obecną jedynie PRS do wykonywania przeglądu wstępnego, co znajduje potwierdzenie w ocenie skutków regulacji. Według nas PRS nie będzie w stanie przeprowadzić tak dużej liczby przeglądów wstępnych z uwagi na braki kadrowe, co zdestabilizuje proces rejestracji. Ponadto „monopol” PRS może przełożyć się na zwiększenie kosztów przeglądów. Zanim ustawa zostanie zmieniona należy stworzyć realną możliwość dokonania przeglądu wstępnego każdej uznanej organizacji, uwidocznionej na stronie Ministerstwa Infrastruktury oraz ich oddziałom: Uznane organizacje - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl Rolą Ministerstwa powinno być doprowadzenie do zawarcia odpowiednich umów z RO. Skoro polski ustawodawca wprowadza określone zmiany do URJ, to powinien zagwarantować realne możliwości wszystkim armatorom, w tym zagranicznym, wykonania tych przepisów i ich stosowania. Projektodawcy zakładają, że liczba zarejestrowanych jednostek niepodlegających obowiązkowi rejestracji spadnie o 85%. Tym samym liczba przeglądów wstępnych, które miałyby wykonać PRS będzie znacznie mniejsza, niż jak to wskazuje obecny stan rejestru. Założenie takie może okazać się złudne, co doprowadzi do paraliżu całego systemu. Zwracamy uwagę, że przegląd będzie potrzebny nie tylko w przypadku pierwszej rejestracji, ale także każdej	Wyjaśniona	Przepisy art. 8a ust. 2 UBM wskazują, że powierzenie zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów oraz wydawania certyfikatów statkom rybackim o długości do 24 m i jachtom o długości do 24 m następuje na wniosek uznanej organizacji. Zgodnie z wiedzą MI, PRS podjął działania celem skutecznej realizacji nowych zadań w przyszłości. Sprawność systemu będzie monitorowana i w razie potrzeby zostaną podjęte analizy dotyczące potrzeby rozszerzenia upoważnienia.
-----	-----------------	---------	---	------------	---

				zmiany danych powodującej, że jacht przestanie być “polską własnością”. Równolegle postulujemy możliwość wprowadzenia upoważnienia przez RO zagranicznego inspektora posiadającego odpowiednie uprawnienia, niebędącego jej członkiem, aby ten mógł przeprowadzić przegląd wstępny na zlecenie uznanej organizacji i zgodnie z jej wytycznymi. To zagwarantuję sprawność operacji, jak również zwiększy prawdopodobieństwo praktycznego wykonania przepisów w proponowanym brzmieniu. Jedynie w takich okolicznościach cały proces ma szanse na powodzenie z uwagi na znaczne zwiększenie liczby inspektorów, którzy mogą wykonać przegląd wstępny. Wprowadzenie zmiany w proponowanym brzmieniu może spowodować, że armator będzie oczekiwać tygodniami na przegląd wstępny, co będzie spowodowane brakami kadrowymi PRS, która obecnie jako jedyna posiada stosowną ku temu umowę.		
37.		Art. 1 pkt 4	PIPJiSW	Zwracamy uwagę na to, że ustawodawca powinien doprecyzować, w jaki sposób powinien przebiegać przegląd wstępny. Naszym zdaniem oględziny jachtu nie powinny być zbyt daleko idące. Skoro zamiarem ustawodawcy jest: - wprowadzenie przeglądem wstępnym narzędzia weryfikacji dokumentacji jachtu, - poznanie właściciela/armatora - oględzin ogólnego stanu jednostki,	Wyjaśniona	Zakres przeglądu wstępnego został określony w projektowanych przepisach. Jednocześnie decyzja dotycząca możliwości przeprowadzania przeglądu za pomocą narzędzi komunikacji elektronicznej powinna, w opinii MI, podlegać profesjonalnemu osądowi inspektora PRS i być podejmowana po analizie konkretnego przypadku, uwzględniając cały szereg czynników dotyczących

				to jako słuszne należy uznać odgórne ograniczenie ustawą formy przebiegu takiego przeglądu. W praktyce może dojść do sytuacji, kiedy inspektorzy pod pozorem przeglądu będą żądać przeprowadzenia bardzo szerokich badań technicznych jednostki. W sytuacji konieczności wyciągania jednostki na suchy ląd będzie to związane z wysokimi kosztami dla armatora. Zwracamy uwagę, że w kolejnych przepisach mowa jest o tym, że przegląd może być przeprowadzony za pośrednictwem urządzeń zdalnego komunikowania. Sam ustawodawca wskazuje zatem, że przegląd wstępny ma mieć formę podstawowych oględzin jachtu. W związku z tym przemyslenia ustawodawcy w tym zakresie należy odpowiednio ugruntować w podstawie prawnej. Zwłaszcza, że w obecnej w sytuacji Ministerstwo zakłada, że tylko jeden podmiot jest uprawniony do wykonania tych przeglądów. Sama podróż inspektora w miejsce stacjonowania jachtu będzie już kosztowana. Nie należy stwarzać możliwości wprowadzenia quasi-inspekcji bezpieczeństwa i quasi-przeglądu technicznego w zakresie procesu przeglądu wstępnego. Taki obowiązek dotyczy się tylko jachtów komercyjnych oraz rekreacyjnych powyżej 15 m długości i jest on z założenia przedsięwzięciem droższym i innego rodzaju.		dostarczonej dokumentacji, wieku i stanu jednostki pływającej. Decyzja o wskazaniu w przepisach ustawy wyczerpującej listy przypadków, w których przegląd odbywa się zdalnie musiałaby się wiązać z zawężeniem możliwości wykorzystywania tej procedury.
38.		Art. 1 pkt 4	PIPJiSW	W tym miejscu pojawił się błąd – dwukrotnie w projekcie zawarto numerację art. 4a ust 4. Należy to poprawić w procesie legislacyjnym.	Częściowo uwzględniono	Numeracja została skorygowana. Jednocześnie, jak wskazano powyżej, decyzja dotycząca możliwości przeprowadzania

			Co do samego rozwiązania proponowanego w tym ustępie uważamy, że jest ono dobrym rozwiązaniem i pomoże usprawnić funkcjonowanie całego systemu. Mamy nadzieję, że konsekwentnie będzie możliwość weryfikacji dokumentacji użytej do rejestracji drogą elektroniczną, a zasady przeprowadzenia takiego przeglądu wstępnego będą jednakowe dla wszystkich obywateli UE. Rozwiązanie to należy jednak nieco zmodyfikować. Po pierwsze nie widzimy uzasadnienia, aby ograniczać możliwość przeprowadzenia przeglądu wstępnego online jedynie w przypadku jachtów, które posiadają deklarację CE. To, że jacht posiada deklarację CE wcale nie oznacza, że jest to jednostka w lepszej kondycji od jachtu, który takiej deklaracji nie posiada. Bardzo często stare jednostki, które są w ciągłej eksploatacji są zadbane i bieżąco konserwowane. Nie ma przy tym znaczenia, czy są z 1997 r. (bez CE), czy z 1998 r. (z CE). Z tego też względu postulowalibyśmy wprowadzenie takiego rozwiązania w stosunku do wszystkich armatorów/podmiotów, którzy chcieliby uzyskać polską przynależność i muszą przejść przegląd wstępny, niezależnie od posiadania przez jacht deklaracji CE. Po drugie obecne brzmienie przepisu wcale nie gwarantuje, że RO będzie korzystała z możliwości przeglądów online. W obecnym kształcie przepisów cała kompetencja w tym zakresie należy do RO. Przegląd online powinien być tańszy od przeglądu	przeglądu za pomocą narzędzi komunikacji elektronicznej powinna, w opinii MI, podlegać profesjonalnemu osądowi inspektora PRS i być podejmowana po analizie konkretnego przypadku, uwzględniając cały szereg czynników dotyczących dostarczonej dokumentacji, wieku i stanu jednostki pływającej. Decyzja o wskazaniu w przepisach ustawy wyczerpującej listy przypadków, w których przegląd odbywa się zdalnie musiałaby się wiązać z zawężeniem możliwości wykorzystywania tej procedury. Deklaracja zgodności CE jest podstawowym dokumentem i źródłem informacji o jednostce i jej parametrach w całej UE. Przepisy w tym zakresie obowiązują w UE od 1998 r., a więc przepis ten nie oznacza zawężenia stosowania procedury zdalnego przeglądu wstępnego do nowych jednostek.
--	--	--	--	---

				stacjonarnego. Tu może pojawić się pokusa dla RO, aby wszystkie przeglądy wstępne przeprowadzać jedynie „stacjonarnie”, bo zwiększy to dochody RO. Na chwilę obecną trudno jest przewidzieć na ile RO będzie zainteresowana dokonywaniem przeglądów zdalnych. Dobra logistyka całego przedsięwzięcia, przejawiająca się w zmaksymalizowaniu liczby zdalnych przeglądów wstępnych mogłaby udrożnić system i polepszyć jego funkcjonowanie.		
39.		Art. 1 pkt 4	PIPJiSW	Art. 4a ust. 6 „W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu wstępnego upoważniona uznana organizacja zamieszcza w rejestrze: 1) dokument potwierdzający pozytywny wynik przeglądu wstępnego; 2) informacje, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2; 3) dokumenty, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 4”. Art. 4a ust. 7 „Upoważniona uznana organizacja wydaje wnioskodawcy dokument potwierdzający wynik przeglądu wstępnego, a w przypadku pozytywnego wyniku przeglądu – również unikalny kod umożliwiający dołączenie do wniosku o rejestrację dokumentów i informacji wprowadzonych do rejestru przez upoważnioną uznaną organizację zgodnie z ust. 6”. Wprowadzenie takiego rozwiązania może spowodować kolejne niewydolności systemu ze względu na	Częściowo uwzględniono	Dodano termin zgodnie z propozycją. Jednocześnie należy mieć na względzie, że procedura rejestracji musi odbywać się zgodnie z przepisami ustaw kodeks postępowania administracyjnego oraz ustawy o języku polskim.

				możliwość złożenia wniosku o rejestrację przez armatora dopiero po zamieszczeniu danych w rejestrze przez RO. Dlatego też RO powinna mieć określony, odgórnie narzucony termin na wprowadzenie tych danych do systemu (np. 3 dni od dokonania przeglądu). System powinien umożliwiać osobiste wprowadzenie danych np. włoskiemu inspektorowi RINA, bez bariery językowej. W tym też zakresie, pojawia się ponownie postulat zawarcia umowy z każdą RO, która w języku inspektora (lub j. angielskim, jako standardu) będzie mogła wprowadzić dane w system.		
40.		Art. 1 pkt 5	PIPJSW	Dodatkowy dokument warunkujący rejestrację (art. 6 ust. 1 pkt 1 a) W tym zakresie, podtrzymujemy nasze uprzednie przemyślenia tj. należy rozszerzyć ilość RO upoważnionych do dokonywania przeglądu, zlikwidować postulowany zakaz rejestracji mniejszych jachtów, w tym śródlądowych – niebędących polską własnością oraz ujednolicić konieczność wykonywania przeglądów na jednakowych zasadach wewnątrz UE i EOG.	Nie uwzględniono	Przepisy art. 8a ust. 2 UBM wskazują, że powierzenie zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów oraz wydawania certyfikatów statkom rybackim o długości do 24 m i jachtom o długości do 24 m następuje na wniosek uznanej organizacji. Zgodnie z wiedzą MI, PRS podjął działania celem skutecznej realizacji nowych zadań w przyszłości. Sprawność systemu będzie monitorowana i w razie potrzeby zostaną podjęte analizy dotyczące

						potrzeby upoważnienia.	rozszerzenia
41.		Art. 1 pkt 7	PIPJiSW	Zmiana jest niekorzystna, gdyż z uwagi na wprowadzenie obowiązku wykonania przeglądu wstępnego, całość procesu jest nieweryfikowalnie wydłużona, co zakłóca armatorowi możliwość korzystania z jednostki. Należy podkreślić, że zaświadczenie jest pierwszym dokumentem, który po spełnieniu wymogów dołączenia do polskiego rejestru przez amatora, jest mu wydawany przez polski rejestr. Zaświadczenie jest polskim odpowiednikiem zagranicznego „temporary registration”, która umożliwia korzystanie z jachtu i uprawnia do żeglugi. Dlaczego nie może być tak również w Polsce? Jakie jest uzasadnienie takiej zmiany? Wprowadzenie takiego zabiegu godzi we wszystkie osoby, w tym Polaków, które chciałby kupić jacht i zarejestrować go na polską flagę. Zaświadczenie jest wydawane w momencie, w którym wszystkie dokumenty są już zweryfikowane. Zaświadczenie praktycznie w każdym przypadku pokrywa się z decyzją o zarejestrowaniu jachtu. Ponadto w proponowanym brzmieniu przepisów zaświadczenie będzie można uzyskać dopiero po przeglądzie wstępnym jednostki. Nie ma zatem uzasadnienia wprowadzenie braku możliwości uprawiania żeglugi na zaświadczeniu, czyli rejestracji czasowej. Do zaświadczenie powinna ewentualnie zostać dodana rubryka wskazująca imię i nazwisko	Nie uwzględniono	Projektodawca zdecydował się na zmianę dotychczasowego stanu prawnego i wyraźne wskazanie, że do czasu uzyskania dokumentu rejestracyjnego nie jest możliwe eksploatowanie jednostki pływającej na wodzie, wobec wielu doświadczeń zebranych w trakcie obowiązywania przepisów w obecnym kształcie. W pierwszej kolejności należy podkreślić, że rejestr ma charakter otwarty, a do czasu uzyskania dokumentu rejestracyjnego – jednostka niestanowiąca polskiej własności, nie uzyskała przynależności państwowej i prawa podnoszenia polskiej bandery. Prawo międzynarodowe (Konwencja UNCLOS) wymaga, aby każda jednostka w żegludze międzynarodowej posiadała dokument potwierdzający przynależność państwową. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, jednostka, która nie posiada przynależności państwowej nie może być eksploatowana.	

				właściciela/właścicieli, armatora lub nazwa podmiotu, który jest właścicielem lub armatorem. Zachowanie uprawnienia do żeglugi na zaświadczeniu ułatwi, jak również umożliwi zawieranie wielu transakcji, których warunkiem jest np. przestawienie jachtu. W związku z tym wbrew założeniom ustawodawcy, czynionych w uzasadnieniu do art. 8 ustawy zmieniającej, wprowadzenie tych zmian niekorzystnie wpłynie na wszystkich korzystających z polskiego rejestru, w tym polskich przedsiębiorców z branży jachtowej. Jeżeli ustawodawca stworzyłby systemową gwarancję na dostarczenie dokumentu rejestracyjnego np. w ciągu 5 dni od rejestracji, to ta zmiana nie niosłaby za sobą aż tak daleko idących negatywnych skutków dla bezpieczeństwa obrotu. Jednak oczekiwanie na dokument rejestracyjny trwa w praktyce około 3 tygodni. Kategorycznie zatem należy zachować funkcjonalność zaświadczenia w niezmienionym kształcie tj. uprawniającego do żeglugi. Inaczej w ogóle nie ma potrzeby utrzymywania takiego dokumentu, jak „zaświadczenie”. Nie odnajdujemy sensu jego istnienia w proponowanej formie.		Dodatkowo, do czasu rejestracji nie jest potwierdzone prawo własności, a tym samym dochodzenie odpowiedzialności właściciela/armatora może być nieskuteczne. W praktyce stwierdzono również, że zaświadczenia były licznie fałszowane. Dokument rejestracyjny jednostki pływającej to dokument kategorii pierwszej w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych. Przewidziano szereg zabezpieczeń, aby dokument spełniał wymogi w zakresie zabezpieczenia przed fałszerstwem, natomiast zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację nie posiada żadnych zabezpieczeń
42		Art. 1 pkt 13	PIPJiSW	Wytyczne do określenia opłat rejestracyjnych (art. 18 ust. 3 (+ust. 10)) W ocenie opiniujących, opłaty są nieadekwatne i zbyt wysokie. Szczegóły omówione zostały w komentarzu do zmian rozporządzenia o kosztach. Dodatkowo naruszają chociażby art. 21 ust. 2 Karty Praw Podstawowych stanowiący o tym, że zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność	Wyjaśniona	Projekt przepisów w zakresie wysokości opłat ma charakter informacyjny – będą one podlegać procesowi konsultacji publicznych i na tym etapie uwagi zostaną rozpatrzone..

				państwową, a taką dyskryminacją będzie niewątpliwe znaczące zawyżenie opłat za rejestrację jachtów obywateli z innych krajów UE.		
43		Art. 1 pkt 15	PIPJiSW	Uchylenie tego zapisu jest złym rozwiązaniem. Złożenie oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań niesie za sobą takie same skutki, jak wymaganie takiego oświadczenia na innych etapach procesu rejestracyjnego. Właściciel dobrowolnie decydując się na taki ruch jest za niego odpowiedzialny i ponosi za to pełne konsekwencje karne. W praktyce zdarza się, że przedłożenie umowy lub innego dokumentu nabycia jachtu jest po prostu niemożliwe. Dokumenty z upływem lat blakną, niszczą się lub tak zniekształcają, że nie jest możliwe odczytanie ich treści. Po zmianach przepisów takich dokumentów będzie każdorazowo wymagać organ rejestracyjny, co w praktyce będzie niemożliwe. Wydaje się to bagatelizowane przez projektodawców. Poza tym, eliminacja systemowa takiego zapisu spowoduje brak możliwości przedłożenia dowodu własności przez właścicieli łodzi budowanych systemem gospodarczym. Takie podmioty nie mają innej możliwości, jak tylko złożyć oświadczenie w reżimie obecnego przepisu. Kolejnym problemem usunięcia tego przepisu będzie sposób potwierdzenia własności przez polskie stocznie produkujące jachty, które chcą zarejestrować jacht na własne potrzeby i np. wykorzystywać go, jako jednostkę demonstracyjną. Usunięcie tego przepisu	Nie uwzględniono	W opinii MI mając na względzie, że dokument rejestracyjny stanowi potwierdzenie prawa własności, żaden organ nie powinien wydawać takiego dokumentu, jeśli wnioskodawca nie potrafi udokumentować swojego prawa. Przepisy przejściowe art. 28 ust. 1 URJ przewidywały obowiązki ponownej rejestracji nie później niż przed upływem 30 miesięcy od dnia wejścia w życie URJ – tj. do 31 stycznia 2023 r. Wszystkie dokumenty rejestracyjne wydane na podstawie przepisów innych niż URJ utraciły ważność ponad 2,5 roku temu. Należy zauważyć, że przepis w obecnym brzmieniu dotyczy jednostek pływających wybudowanych przed dniem 1 sierpnia 2020 r., a zatem nie ma zastosowania do nowych jednostek produkowanych przez stocznie.

				wprost pozbawi stocznie ustawowej możliwości zarejestrowania jachtu we własnym imieniu. Z uwagi na powyższe, stanowczo rekomendujemy pozostawienie obecnego przepisu jako dalej obowiązującego. Jego uchylenie wprowadzi bariery systemowe, którym nie sposób będzie zapobiec.		
44		Art. 3	PIPJiSW	Uwaga redakcyjna – ustawodawca w ww. przepisie w ust. 3 zapomniał o dodaniu zwrotu „art.” „4a ust. 6 pkt 1”. Stosowanie ustawy w obecnym kształcie powinno zostać zachowane do momentu wejścia w życie ustawy w jej znowelizowanym kształcie. Nie jest dobrą praktyką legislacyjną wprowadzanie w życie jedynie części przepisów danego aktu prawnego. Po co stosować vacatio legis, jeśli planuje się wejście w życie wszystkich przepisów zmieniających sposób i formę rejestracji, już z momentem ogłoszenia ustawy? Stosowanie dwóch równoległych aktów – a więc ustawy zmieniającej i dotychczasowej ustawy, spowoduje wątpliwości interpretacyjne, a nierzadko paraliż prac niektórych organów rejestrujących. Armatorzy, którzy mają być adresatami tych zmian nie będą w stanie się w nich odnaleźć, bowiem nie są specjalistami w zakresie prawa i zasad legislacji i równoległego odczytywania aktów prawnych tak, aby stanowiły one jedną całość. Stosowanie ustawy winno zostać rozpoczęte wraz z jej wejściem w życie. Termin wejścia w życie ustawy powinien zostać przesunięty, aby wszystkie	Wyjaśniona	Projektowane przepisy przewidują długi okres vacatio legis (12 miesięcy) i obowiązywanie jednego reżimu prawnego w danym czasie. Przewiduje się również przygotowanie kampanii informacyjnych celem rzetelnego, szczegółowego i wyczerpującego poinformowania adresatów norm prawnych.

				zainteresowane strony miały czas na przygotowanie się do zmian. Armatorzy będą mogli się odpowiednio przygotować na wejście w życie nowelizacji ustawy, dotychczasowe transakcje sprzedaży jachtów oraz ich budowa będą mogły toczyć się dalej bez istotnych wątpliwości, a vacatio legis przysłuży się przejrzystości proponowanych zmian. Dłuży termin na wejście w życie proponowanych przepisów pozwoli też na wypełnienie postulowanej przez nas zmiany w kontekście umożliwienia każdej uznanej przez Ministerstwo Infrastruktury RO i zawarcie umowy na możliwość wykonywania przeglądu wstępnego.		
45		Art. 4 pkt 4	PIPJiSW	Proponowany przez ustawodawcę termin może być niemożliwym do zrealizowania z uwagi na czynnik ludzki po stronie armatora, jak również obieg dokumentów (kurier, poczta). Proponujemy wydłużenie tego terminu do 30 dni. Dodatkowo wskazujemy, że w obecnych czasach w ogóle wątpliwe jest wprowadzanie obowiązku zwrotu dokumentu do organu rejestrującego, o czym mowa w punkcie kolejnym.	Nie uwzględniono	Termin wydaje się być wystarczający w obliczu uwzględnienia kolejnej uwagi.
46		Art. 4 pkt 5	PIPJiSW	Nie widzimy uzasadnienia, aby unieważniony dokument zwracać właścicielowi. Właściciel jachtu nie posiada interesu w odzyskaniu unieważnionego dokumentu rejestracyjnego. Z tego też względu, brak jest zasadności w utrzymaniu takiego kształtu znowelizowanego przepisu.	Uwzględniono	Przewidziano możliwość fizycznego unieważnienia dokumentu przez właściciela.

				Alternatywnie, co mocno postulujemy, należałoby wprowadzić możliwość (również ze wsparciem informatycznym) zdalnej weryfikacji, w której właściciel do „wniosku”/„formularzu zdalnego zwrotu” dołączałby zdjęcie uciętego dokumentu rejestracyjnego oraz oświadczenie, że takiego zniszczenia dokonał osobiście. Dokument powinien być po prostu przecięty np. w połowie, ale bez narzucania formy jego fizycznego unieważnienia. Skan pierwotnego dokumentu rejestracyjnego, który uległby fizycznemu unieważnieniu, znalazłby się w systemie REJA24 i organ rejestracyjny miałby możliwość weryfikacji, czy zniszczony dokument jest tym, który znajduje się w systemie. Rozwiązanie oszczędziłoby czas i koszty organom rejestracyjnym, jak również armatorom/właścicielom jachtów.		
47		Art. 5	PIPJiSW	Dotychczasowi właściciele/armatorzy jachtów zagranicznych, którzy uzyskali polską przynależność, nie powinni mieć obowiązku przeprowadzenia przeglądu wstępnego. Ponownie podkreślamy, że prawo nie może działać wstecz. Jest to podstawowa zasada demokratycznego państwa prawnego. Decydując się na uzyskanie polskiej przynależności, która nadana im była, co warto jest ponownego podkreślenia - bezterminowo, armator powinien mieć, zgodnie z pierwotną wolą ustawodawcy, możliwość użytkowania i eksploataowania swojego jachtu w niezmięnionej formie. Nakładanie na niego	Nie uwzględniono	Organy rejestrujące i organy administracji morskiej nie mają obecnie wystarczających narzędzi, aby skutecznie realizować nadzór nad jednostkami już zarejestrowanymi. Brak mechanizmów weryfikacji i aktualizacji danych w rejestrze dodatkowo utrudnia możliwość dotarcia do armatora i sprawowanie nadzoru przez organy administracji, a tym samym stwarza ryzyko braku zapewnienia spełniania przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi.

			dodatkowych, kosztownych i nieprzewidzianych obowiązków nie jest zmianą ugruntowującą poczucie zaufania do organów władzy publicznej. Również w ocenach skutków regulacji, jak i założeniach do ustawy zmieniającej, ustawodawca sam wskazuje, że „nowelizacja przewiduje wprowadzenie obowiązku przeglądu wstępnego, któremu podlegać będą jednostki, które pragną uzyskać polską przynależność”. Oznacza to, że obowiązek ten w żadnym wypadku nie powinien dotyczyć już zarejestrowanych jednostek. Sposób komunikacji terminu zwieszenia i wykreślenia W przypadku zawieszenia wpisu należy wprowadzić każdorazowo obowiązek powiadomienia armatora lub jego pełnomocnika o zawieszeniu. Powiadomienie powinno mieć miejsce również np. 3 miesiące przed automatycznym zawieszeniem ważności dokumentu rejestracyjnego czy utratą jego ważności. Tak samo powinno być przy decyzji o wykreśleniu z urzędu (również z odpowiednim powiadomieniem armatora przed datą jego wykreślenia). Organ wykreślając jacht z rejestru bez wiedzy armatora zagranicznego naraża go chociażby na niebezpieczeństwo braku weryfikowalności jednostki w momencie wypadku morskiego (również przy zawieszeniu ważności dokumentu rejestracyjnego). Wbrew założeniom wskazanym w uzasadnieniu projektu, bez wprowadzenia rozwiązania informatycznego pozwalającego na automatyczne	Przepisy muszą umożliwiać skuteczne realizowanie obowiązków przez państwo bandery. Zaufanie do państwa jest uzależnione od skuteczności i profesjonalizmu administracji. Obecny kształt przepisów nie zapewnia administracji państwowej skutecznych narzędzi nadzoru nad jednostkami, które uzyskały polską przynależność poprzez rejestrację w polskim rejestrze. Komunikacja musi być zapewniona w obu kierunkach. Organy rejestrujące i organy administracji morskiej i śródlądowej będą informować właścicieli i armatorów, a właściciele i armatorzy muszą zapewnić dostępność danych kontaktowych i możliwość komunikacji. Katalog obowiązkowych danych we wniosku o rejestrację został uzupełniony o adres poczty elektronicznej armatora oraz numer telefonu armatora właśnie w celu zapewnienia skutecznej komunikacji.
--	--	--	---	---

				przypominanie o terminie na aktualizację danych, dokonaniu zawieszenia i zapowiedzi wykreślenia jachtu z rejestru, w naszej ocenie w bardzo negatywny sposób wpłynie na korzystających z rejestru.		
48		Art. 5 pkt 8	PIPJiSW	W zakresie tej zmiany podtrzymujemy nasze stanowisko wskazane na wstępie opracowania, a dotyczące bezprawności i braku zasadności usunięcia z rejestru jachtów poniżej 7.5 m długości i mocy silnika do 15 KW oraz wszystkich śródlądowych jednostek, które nie stanowią polskiej własności.	Częściowo uwzględniono	Projekt zmodyfikowano pozostawiając możliwość rejestracji jednostek śródlądowych, które nie stanowią polskiej własności.
49		Art. 5 pkt 9	PIPJiSW	W tym miejscu postulujemy wprowadzić proste rozwiązanie: każdy kto potwierdził dane jest zwolniony z tego obowiązku przez kolejne 5 lat, niezależnie od tego, kiedy swój jacht zarejestrował. W przeciwnym wypadku może dojść do sytuacji, w której armatorzy będą mieli problem w znalezieniu odpowiedniego momentu, aby tego obowiązku dokonać. Prosimy pamiętać, że te przepisy są poniekąd kierowane również do osób niebędących Polakami, a konstrukcja tego przepisu jest niezrozumiała nawet dla osób posługujących się biegle naszym językiem. W dalszym ciągu podkreślamy, że ten przepis jest kolejnym przykładem łamania zakazu nie retroaktywności w działaniu przepisów prawa.	Nie uwzględniono	Brak mechanizmów weryfikacji i aktualizacji danych w rejestrze uniemożliwia kontakt z armatorem i sprawowanie nadzoru przez organy administracji, a tym samym stwarza ryzyko braku zapewnienia spełniania przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi. Przepisy muszą umożliwiać skuteczne realizowanie obowiązków przez państwo bandery. Proponowane przez PIPJiSW rozwiązanie było analizowane podczas projektowania zmian, ale okazało się zbyt trudne do zrealizowania w praktyce, bowiem organy rejestrujące muszą mieć obiektywne kryterium wyznaczania terminu upływu obowiązku, którego brak realizacji może skutkować wykreśleniem z

						rejestru, a więc bardzo poważnymi konsekwencjami.
50		Projekt rozporządzenia w sprawie opłat	PIPJiSW	W tym punkcie, bez szczegółowego rozdzielania wysokości opłat, za słuszną i uzasadnioną jawi się propozycja obniżenia wszelkich proponowanych stawek o co najmniej 65%, w zaokrągleniu do pełnych 50 zł. Opłaty w nowej wersji powinny zacząć obowiązywać dopiero po wejściu w życie ustawy zmieniającej. Dodatkowo proponowane opłaty (już po stosunkowej obniżce), powinny dotyczyć armatorów spoza krajów UE, a w stosunku do obywateli pochodzących z UE powinny one być ujednolicone. Prawo wewnątrzwspólnotowe powinno być jednakowe dla wszystkich. I nie chodzi tutaj o wskazaną przez ustawodawcę w ocenach skutków regulacji możliwość uregulowania kwestii rejestracji jachtów w sposób indywidualny przez każdy z krajów wspólnoty. Chodzi o podział ludzi na posiadających lub nieposiadających określone przywileje ze względu na narodowość, który nie powinien mieć miejsca wewnątrz Wspólnoty. Należy ukształtować przepisy tak, aby równością opłat byli objęci wszyscy obywatele UE i krajów EOG. W takim przypadku, można byłoby nawet podwyższyć wysokość niektórych proponowanych opłat (np. opłatę za rejestrację) redukując przy tym inne (np. opłatę za zmianę danych, czy wydanie wtórника dokumentu rejestracyjnego). Ponadto, z uwagi na to, że obywatele UE niebędący Polakami w dalszym ciągu każdorazowo	Wyjaśniona	Projekt przepisów w zakresie wysokości opłat ma charakter informacyjny – będą one podlegać procesowi konsultacji publicznych i na tym etapie uwagi zostaną rozpatrzone.

			korzystaliby z fakultatywności uzyskania polskiej przynależności, można byłoby pozostawić opłatę za potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego na proponowanym poziomie, jako opłatę quasi-abonamentową. Przyjęcie jej na stosunkowo niskim poziomie na tle innych flag mogłoby się obronić w praktyce, a ze względu na znaczną ilość jednostek w rejestrze, dostarczyłoby znacznych dochodów budżetowi państwa w dłuższym okresie. Należy pamiętać, że w ślad za wysokością opłat i prestiżem bandery, powinna iść ochrona międzynarodowa danej flagi. Polska nie stwarza takich gwarancji na tle innych flag, które uzasadniałyby tak wysokie opłaty związane z rejestracją, zmianą danych, czy uzyskaniem wtórnika dokumentu rejestracyjnego. Uprzednim pismem kierowanym do Ministerstwa zwróciliśmy uwagę na to, że faktycznie opłaty należy podnieść z obecnego poziomu 80 PLN. Opłata w takiej wysokości z pewnością nie wystarcza na pokrycie kosztów zaplecza administracyjnego funkcjonowania rejestru. Mimo wszystko, poniesienie opłaty dla armatorów jachtów zagranicznych, chcących uzyskać polską przynależność z poziomu 80 PLN do odpowiednio 2000 PLN oraz 3000 PLN: a więc odpowiednio o 2500 % oraz 3750% jest nieuzasadnione. Zwracamy uwagę, że opłata administracyjna powinna być należycie uzasadniona i odpowiadać rzeczywistym nakładom i kosztom, jakie są generowane, aby dana czynność administracyjna została należycie wykonana. Aczkolwiek i tu powstają wątpliwości, gdyż działalność		
--	--	--	---	--	--

				administracji jest co do zasady finansowana z podatków.		
51		inne	PIPJiSW	Nasze postulaty poczynione pismem z 20 stycznia 2025 r. są w dalszym ciągu aktualne, w szczególności: 1. istnieje potrzeba wrodzenia możliwości, aby na dokumencie rejestracyjnym mógł się znaleźć każdy numer kadłuba, który został nadany również przed zmianami dot. wprowadzenia obowiązku wydawania deklaracji CE przez stocznie; 2. zaświadczenie zawiera braki dotyczące takich danych jak imię i nazwisko właścicieli i armatora, nazwy stoczni, modelu jachtu oraz numeru silników; 3. dokument rejestracyjny nie zawiera danych o mocy silników żaglowych, stoczni i modelu jachtu, numeru seryjnego silnika; 4. system REJA24 nie umożliwia podglądu dokumentu rejestracyjnego przy zmianie danych, uniemożliwia wprowadzenia polskich znaków i spacji przy dołączaniu załączników, uniemożliwia wpisanie znaków fonetycznych i symboli w polu nazwy jednostki pływającej.	Nie uwzględniono	Wzór dokumenty rejestracyjnego (w tym zakres informacji na dokumencie) nie jest regulowany w przepisach ustawy.
		Podsumowanie konsultacji publicznych W trakcie konsultacji publicznych wpłynęło 51 uwag od 25 podmiotów. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa. Po analizie stanowisk, które wpłynęły w trakcie konsultacji publicznych, wprowadzono odpowiednie zmiany w projektowanych przepisach.				

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek
pływających o długości do 24 m**

Na podstawie art. 18 ust. 10 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536 oraz z 2026 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość opłat za rozpatrzenie wniosku o:

- 1) rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego;
- 2) zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego;
- 3) wydanie wtórnika dokumentu rejestracyjnego;
- 4) wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m;
- 5) potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego;
- 6) przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego.

§ 2. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 1:

- 1) dotyczącego jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi rejestracji lub jednostki pływającej stanowiącej polską własność o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW:
 - a) o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł,
 - b) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł,
 - c) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 400 zł;
- 2) dotyczącego jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji:
 - a) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 2000 zł,
 - b) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 3000 zł.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

§ 3. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 2:

- 1) dotyczącego jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi rejestracji lub jednostki pływającej stanowiącej polską własność o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW:
 - a) o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł,
 - b) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł,
 - c) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 400 zł;
- 2) dotyczącego jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji:
 - a) o długości do 15 m:
 - jeżeli zmiana danych w rejestrze obejmuje zmianę danych właściciela, pobiera się opłatę w wysokości 2000 zł,
 - jeżeli zmiana danych w rejestrze nie obejmuje zmiany danych właściciela, pobiera się opłatę w wysokości 1500 zł,
 - b) o długości większej niż 15 m:
 - jeżeli zmiana danych w rejestrze obejmuje zmianę danych właściciela, pobiera się opłatę w wysokości 3000 zł,
 - jeżeli zmiana danych w rejestrze nie obejmuje zmiany danych właściciela, pobiera się opłatę w wysokości 2500 zł.

§ 4. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 3:

- 1) dotyczącego jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi rejestracji lub jednostki pływającej stanowiącej polską własność o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW:
 - a) o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł,
 - b) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł,
 - c) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 400 zł;
- 2) dotyczącego jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji:
 - a) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 600 zł,
 - b) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 800 zł.

§ 5. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 4:

- 1) dotyczącego jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi rejestracji lub jednostki pływającej stanowiącej polską własność o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW:
 - a) o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW, pobiera się opłatę w wysokości 20 zł,
 - b) o długości większej niż 7,5 m do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 40 zł,
 - c) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 60 zł;
- 2) dotyczącego jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji:
 - a) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 100 zł,
 - b) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł.

§ 6. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 5:

- 1) dotyczącego jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi rejestracji lub jednostki pływającej stanowiącej polską własność o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW:
 - a) o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW, pobiera się opłatę w wysokości 100 zł,
 - b) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 100 zł,
 - c) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł;
- 2) dotyczącego jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji:
 - a) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 1000 zł,
 - b) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 1500 zł.

§ 7. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 6:

- 1) dotyczącego jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi rejestracji lub jednostki pływającej stanowiącej polską własność o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW:
 - a) o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł,
 - b) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 200 zł,
 - c) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 400 zł;
- 2) dotyczącego jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji:
 - a) o długości do 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 2000 zł,
 - b) o długości większej niż 15 m, pobiera się opłatę w wysokości 3000 zł.

§ 8. Traci moc rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 248).

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 18 ust. 10 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536 i z ... r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa wysokość opłat za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego, zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego, wydanie wtórnika dokumentu rejestracyjnego, wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego i przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego.

Ustawodawca przewidział jedynie maksymalne wysokości stawek za poszczególne czynności związane z rejestracją. Zgodnie z ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. ...) maksymalna wysokości opłat będzie uzależniona od wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej i nie może przekraczać 100 % przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym rok wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 18 ust. 10, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.

Projekt rozporządzenia zastępuje rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 248). Opłaty za czynności administracyjne związane z rejestracją jachtów obowiązujące na podstawie ww. rozporządzenia zostały urealnione, z uwzględnieniem kosztu produkcji dokumentu rejestracyjnego wraz z odpowiednimi zabezpieczeniami oraz nakładu pracy związanego z przeprowadzaniem odpowiednich czynności administracyjnych.

Przepisy ustawy przewidują, że opłaty za czynności administracyjne związane z rejestracją jednostek pływających stanowią odpowiednio przychód lub dochód organu rejestrującego, przy czym część opłaty w wysokości 10 % stanowi dochód budżetu państwa. Zadania związane z rejestracją jednostek pływających stanowią zadania powiatów oraz polskich związków sportowych. Opłaty w odpowiedniej wysokości muszą zapewnić sprawne i efektywne

wykonywanie obowiązków przez organy rejestrujące oraz możliwość utrzymania elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów. Szacując nowe wysokości opłat, projektodawca uwzględnił wystąpienie organów rejestrujących, które podniosły, że obowiązujące kwoty nie były wystarczające na realizację tego celu i nie pokrywały ponoszonych przez nie kosztów.

Oprócz korekty dotychczasowych wysokości opłat, w związku ze zmianami do ustawy wprowadzonymi ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim, określono wysokość opłat za nowo wprowadzone czynności – potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego i przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego.

W odniesieniu do przepisów dotychczas obowiązującego rozporządzenia inną istotną zmianą, wynikającą z nowego brzmienia upoważnienia ustawowego, jest uzależnienie wysokości opłaty od tego, czy jednostka pływająca podlega obowiązkowi rejestracji, czy jest rejestrowana na wniosek właściciela, a także od jej wielkości. I tak, w przypadku jednostki pływającej podlegającej obowiązkowi rejestracji oraz jednostki pływającej stanowiącej polską własność o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy do 15 kW:

- opłata za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego oraz opłata za zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego wynosi, w zależności od długości jednostki, 200 zł lub 400 zł,
- opłata za wydanie wtórnika dokumentu rejestracyjnego wynosi w zależności od długości jednostki, 200 zł lub 400 zł,
- opłata za wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru wynosi, w zależności od długości jednostki, od 20 zł do 60 zł,
- opłata za potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego wynosi, w zależności od długości jednostki, 100 zł lub 200 zł,
- opłata za przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego wynosi, w zależności od długości jednostki, 200 zł lub 400 zł.

W przypadku jednostki pływającej niepodlegającej obowiązkowi rejestracji:

- opłata za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego wynosi, w zależności od długości jednostki, 2000 zł lub 3000 zł,
- opłata za zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego wynosi, w zależności od długości jednostki, 1500 zł lub 2500 zł, przy czym, jeżeli zmiana danych obejmuje zmianę danych właściciela, opłata wzrasta odpowiednio do 2000 zł lub 3000 zł,

- opłata za wydanie wtórnika dokumentu rejestracyjnego wynosi, w zależności od długości jednostki, 600 zł lub 800 zł,
- opłata za wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru wynosi, w zależności od długości jednostki, 100 zł lub 200 zł,
- opłata za potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego wynosi, w zależności od długości jednostki, 1000 zł lub 1500 zł,
- opłata za przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego wynosi, w zależności od długości jednostki, 2000 zł lub 3000 zł.

Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 248), które w związku ze zmianą upoważnienia ustawowego, utraci moc z dniem

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem

Przewidziany termin *vacatio legis* jest wystarczający do zapoznania się przez adresatów norm z przedmiotową treścią rozporządzenia, a przewidywana data stanowi wypełnienie normy prawnej zawartej w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461, z późn. zm.).

Rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), rozporządzenie nie podlega konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia 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. z 2002 r. poz. 2039) i w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376z 27.12.2006, str. 36).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Przedmiot regulacji nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz.

Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Arkadiusz Marchewka, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Marta Grabowska, naczelnik wydziału, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 522 5576, marta.grabowska@mi.gov.pl	Data sporządzenia 6 lipca 2026 r. Źródło: Art. 18 ust. 10 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536 oraz z 2026 r. poz. ...) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: numer zostanie uzupełniony po dokonaniu wpisu do WPL MI
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia rozwiązuje problem określenia wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m w ramach realizacji upoważnienia ustawowego zawartego w art. 18 ust. 10 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536 oraz z ... r. poz. ...).

Opłaty w odpowiedniej wysokości zapewnią sprawne i efektywne wykonywanie obowiązków przez organy rejestrujące oraz możliwość utrzymania elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

Oprócz korekty dotychczasowych wysokości opłat, w związku ze zmianami do ustawy wprowadzonymi ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim, określona zostanie wysokość opłat za nowo wprowadzone czynności – potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego i przywrócenie ważności dokumentu rejestracyjnego.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia, które określi wysokość opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, z uwzględnieniem kosztu produkcji dokumentu rejestracyjnego posiadającego odpowiednie zabezpieczenia, wielkości jednostki pływającej oraz faktu, czy podlega ona obowiązkowi rejestracji, czy jest rejestrowana na wniosek właściciela, a także kosztu wykonania odpisu lub wyciągu.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

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

Rozwiązania w zakresie rejestracji jachtów stosowane w innych krajach w znacznym stopniu różnią się od siebie. Przykładowo rejestracja jednostki pod banderą San Marino to koszt 300 euro rocznie (rejestracja jest ważna 1 rok), w Niemczech 693 euro, na Cyprze – 478 euro, a na Malcie – od 798 do 2856 euro, przy czym należy mieć na uwadze, że od przepisów krajowych zależą całokształt koszty podnoszenia bandery danego państwa. W wielu krajach funkcjonują różne inne opłaty związane z rejestracją bądź utrzymaniem aktualności rejestracji, płacone jednorazowo lub cyklicznie, np. podatek tonażowy na Cyprze (min. 170 euro na rok), opłaty związane z użytkowaniem infrastruktury morskiej, czy hiszpański podatek rejestracyjny wynoszący 12 % wartości jednostki.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
organy rejestrujące jachty i inne jednostki pływające o długości do 24 m	380 starostów 2 polskie związki sportowe	dane ogólnodostępne	Naliczanie opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m zgodnie z kwotami określonymi w projekcie rozporządzenia.

			Podwyższenie dochodu/przychodu umożliwiające pokrycie realnych kosztów związanych z realizacją zadań związanych z procedurami rejestracji jednostek pływających.
właściciele jednostek pływających zarejestrowanych w rejestrze jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m	ok. 100 000 jednostek	REJA 24 – stan na dzień 21 grudnia 2025 r.	Uiszczanie opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m zgodnie z kwotami określonymi w projekcie rozporządzenia.
właściciele jednostek pływających, które nie są zarejestrowane w rejestrze jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m	ok. 18 400 jednostek rocznie	szacunki własne	Uiszczanie opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m zgodnie z kwotami określonymi w projekcie rozporządzenia.

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

Planuje się, że w ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia zostanie przesłany do następujących partnerów społecznych, na podstawie odpowiednio ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2026 r. poz. 549) lub ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2025 r. poz. 423):

- 1) NSZZ „Solidarność”;
- 2) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 3) Forum Związków Zawodowych;
- 4) Konfederacja Lewiatan;
- 5) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 7) Związek Pracodawców Business Centre Club;
- 8) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 9) Polskie Towarzystwo Gospodarcze.

Inne podmioty, do których planowane jest przekazanie projektu rozporządzenia, obejmują:

- 1) Związek Powiatów Polskich;
- 2) Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
- 3) Polski Związek Żeglarski;
- 4) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 5) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 6) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS;
- 7) Akademia Kusznierevicza;
- 8) Polski Rejestr Statków;
- 9) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 10) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „RADA KAPITANÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ”;
- 11) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	26,27	25,19	9,77	9,77	31,73	30,65	15,23	15,23	37,18	36,10	237,13
budżet państwa	0	3,72	3,56	1,36	1,36	4,49	4,34	2,14	2,14	5,27	5,12	33,50

[illegible]

Źródła finansowania	Opłaty z tytułu rejestracji i potwierdzenia ważności danych jachtu lub innego jednostki pływającej o długości do 24 m					
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Na potrzeby obliczeń przyjęto stawki opłat jak w tabeli poniżej.					
	rodzaj opłaty	obowiązująca wysokość opłat	proponowana wysokość opłat			
			podlegające obowiązkowi rejestracji		niepodlegające obowiązkowi rejestracji	
			≤15 m	15 m - 24 m	≤15 m	15 m – 24 m
	rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego	80 zł	200 zł	400 zł	2000 zł	3000 zł
	rozpatrzenie wniosku o potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego (celem aktualizacji danych)	brak opłaty (nowy rodzaj wniosku)	100 zł	200 zł	1000	1500 zł
Zgodnie z danymi z systemu REJA24 jednostek o długości powyżej 15 m było zarejestrowanych ok. 2 700; z czego 2 289 jednostek nie stanowiło polskiej własności. Do obliczeń przyjęto proporcjonalnie, że stanowi to odpowiednio 6,75 % zarejestrowanych jednostek nie stanowiących polskiej własności i 0,0685 % zarejestrowanych jednostek stanowiących polską własność. Zgodnie z przeprowadzonymi szacunkami, mimo zakładanego spadku liczby nowych rejestracji, w pierwszym roku obowiązywania projektu dochody budżetu wzrosną do 3,92 mln złotych, a przychody JST wzrosną do 23,49 mln złotych. Dochody budżetu szacowane na podstawie obecnych przepisów wyniosłyby 184 000 zł (18 400 jachtów x 10 zł). Dochody JST na podstawie obecnych przepisów wyniosłyby ok. 478 400 zł (65 % z 18 400 to ok. 11 960 jachtów x 40 zł).						

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	2,50
	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						

W ujęciu niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku potwierdzania ważności danych w rejestrze lub ich aktualizacji nie rzadziej niż co 5 lat i opłaty za tę czynność.
Niemierzalne	–	–
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt rozporządzenia nie wywiera wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na osoby niepełnosprawne i osoby starsze.
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada na adresatów nowych obciążeń regulacyjnych.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane regulacje nie będą miały wpływu na wielkość zatrudnienia.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie wywiera wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projekt rozporządzenia wejdzie w życie z dniem ...		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu rozporządzenia będzie następować po otrzymaniu od organów rejestrujących interwencji dotyczących proporcjonalności uzyskiwanych dochodów/przychodów do nakładów pracy i kosztów prowadzonych czynności administracyjnych oraz ich wpływu na sprawne i efektywne wykonywanie obowiązków przez te organy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		