

U S T A W A

z dnia

o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m¹⁾

Art. 1. 1. Przepisy ustawy stosuje się do następujących jednostek pływających o długości do 24 m:

- 1) statków morskich przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu lub rekreacji:
 - a) jachtów rekreacyjnych,
 - b) jachtów komercyjnych;
- 2) statków żeglugi śródlądowej przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu lub rekreacji lub połowu ryb:
 - a) jachtów rekreacyjnych,
 - b) jachtów komercyjnych,
 - c) jednostek pływających używanych do połowu ryb.

2. Przepisów ustawy nie stosuje się do następujących jednostek pływających:

- 1) statków zarejestrowanych w polskim rejestrze okrętowym, o którym mowa w art. 23 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66 oraz z 2018 r. poz. ...);
- 2) statków przeznaczonych lub używanych do przewozu więcej niż 12 pasażerów (statków pasażerskich);
- 3) statków używanych do wykonywania rybołówstwa komercyjnego w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 222, z 2016 r. poz. 1948 oraz z 2017 r. poz. 60 i 1273);
- 4) statków o napędzie mechanicznym albo bez napędu mechanicznego przeznaczonych do przewozu osób lub rzeczy na wodach śródlądowych z jednego brzegu drogi wodnej na drugi brzeg (promów);
- 5) statków o napędzie mechanicznym albo bez napędu mechanicznego przeznaczonych do przewozu na wodach śródlądowych nie więcej niż 12 pasażerów z jednego brzegu drogi wodnej na drugi brzeg (łodzi przewozowych).

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski oraz ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Art. 2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) jednostce pływającej – należy przez to rozumieć jacht oraz jednostkę pływającą używaną do połowu ryb;
- 2) jachcie – należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny oraz jacht komercyjny, w tym skuter wodny, jednostkę pływającą używaną do celów mieszkalnych (houseboat) oraz drewnianą replikę statku historycznego;
- 3) jachcie rekreacyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany w żegludze morskiej lub w żegludze śródlądowej, wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny;
- 4) jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany w żegludze morskiej lub w żegludze śródlądowej, wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej na:
 - a) odpłatnym przewozie osób,
 - b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,
 - c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach:
 - amatorskiego połowu ryb w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 652, z 2017 r. poz. 60 i 1566 oraz z 2018 r. poz. ...), lub
 - rybołówstwa rekreacyjnego w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 22 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim,
 - d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,
 - e) każdym innym odpłatnym wykorzystaniu lub udostępnianiu statku
 - o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 5) jednostce pływającej używanej do połowu ryb – należy przez to rozumieć jednostkę pływającą używaną do amatorskiego połowu ryb oraz jednostkę pływającą używaną do połowów rybackich;
- 6) jednostce pływającej używanej do amatorskiego połowu ryb – należy przez to rozumieć statek używany do amatorskiego połowu ryb na wodach śródlądowych w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym;
- 7) jednostce pływającej używanej do połowów rybackich – należy przez to rozumieć statek używany do połowu organizmów żyjących w wodzie, w tym ryb i raków,

wykonywanego rybackimi narzędziami lub urządzeniami połowowymi na wodach śródlądowych, inny niż jednostka pływająca używana do amatorskiego połowu ryb;

- 8) organie rejestrującym – należy przez to rozumieć starostę albo właściwy polski związek sportowy w rozumieniu ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. z 2017 r. poz. 1463 i 1600);
- 9) numerze identyfikacyjnym – należy przez to rozumieć numer identyfikacyjny jednostki pływającej nadany przez producenta i umieszczony na kadłubie zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 12 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2017 r. poz. 1398), w szczególności numer HIN (Hull Identification Number), numer CIN (Craft Identification Number), numer WIN (Watercraft Identification Number);
- 10) indywidualnym numerze identyfikacyjnym (INI) – należy przez to rozumieć numer nadawany jednostkom pływającym przez organ rejestrujący podczas pierwszej rejestracji w Rzeczypospolitej Polskiej, w przypadku gdy jednostka pływająca nie posiada numeru identyfikacyjnego;
- 11) długości – należy przez to rozumieć długość kadłuba jednostki pływającej mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, w szczególności: steru, bukszprytu i odbojnic; w przypadku jachtu morskiego, gdy tak określona długość wynosi 24 m albo więcej, przez długość należy rozumieć 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy równoległej do płaszczyzny podstawowej na wysokości równej 85% wysokości bocznej lub, jeżeli długość ta jest większa, długość mierzoną od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego w płaszczyźnie tej wodnicy.

Art. 3. 1. Obowiązkowi rejestracji podlega:

- 1) jacht oraz jednostka pływająca używana do amatorskiego połowu ryb, o długości co najmniej 7,5 m lub napędzie mechanicznym o mocy co najmniej 15 kW,
 - 2) jednostka pływająca używana do połowów rybackich,
 - 3) jednostka pływająca uprawiająca żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej
- o ile nie posiada innej niż polska przynależności.

2. Obowiązkowi rejestracji, o którym mowa w ust. 1, nie podlega:

- 1) jednostka pływająca przeznaczona wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadająca klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez polski związek sportowy albo podmiot właściwy dla państwa bandery jachtu oraz regatowa łódź wiosłowa;

- 2) jednostka pływająca napędzana wyłącznie siłą ludzkich mięśni;
 - 3) deska surfingowa, deska z żaglem lub inna podobna jednostka pływająca.
3. Jednostka pływająca o długości do 24 m, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, może być zarejestrowana na wniosek właściciela.

Art. 4. 1. Rejestracji jednostki pływającej dokonuje organ rejestrujący, wpisując jednostkę do rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwanego dalej „rejestrem”, oraz nadając jej numer rejestracyjny i wydając dokument rejestracyjny.

2. W celu rejestracji jednostki pływającej właściciel składa wniosek o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego do wybranego organu rejestrującego, a w przypadku, o którym mowa w ust. 4, również wniosek o wydanie oznakowania kontrolnego.

3. Jeżeli jednostka pływająca jest przedmiotem współwłasności, wniosek, o którym mowa w ust. 2, może złożyć każdy współwłaściciel, przedkładając pełnomocnictwo do działania w imieniu pozostałych współwłaścicieli.

4. Dokonując rejestracji jednostki pływającej, która nie posiada numeru identyfikacyjnego ani indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI), organ rejestrujący nadaje jej indywidualny numer identyfikacyjny (INI), który nie podlega zmianie w okresie istnienia jednostki pływającej, oraz wydaje oznakowanie kontrolne.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, właściciel niezwłocznie oznakowuje jednostkę za pomocą oznakowania kontrolnego, umieszczając je na rufie po prawej stronie w sposób umożliwiający identyfikację jednostki.

6. Z chwilą zarejestrowania jednostka pływająca uzyskuje polską przynależność. Dokument rejestracyjny jest dowodem polskiej przynależności jednostki pływającej.

7. Właściciel jednostki pływającej otrzymuje wraz z dokumentem rejestracyjnym unikalny kod umożliwiający wprowadzenie do rejestru informacji, o których mowa w art. 14 ust. 4.

8. W przypadku utraty albo uszkodzenia dokumentu rejestracyjnego lub oznakowania kontrolnego wtórnik tego dokumentu lub oznakowania wydaje, na wniosek właściciela, organ rejestrujący. Do wniosku dołącza się oświadczenie zawierające informacje o fakcie i okolicznościach utraty albo uszkodzenia dokumentu rejestracyjnego lub oznakowania kontrolnego. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio.

9. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za

złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Art. 5. Wyboru producenta blankietów dokumentu rejestracyjnego oraz oznakowania kontrolnego dokonuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na zasadach określonych w przepisach o zamówieniach publicznych.

Art. 6. 1. Rejestracji jednostki pływającej dokonuje się na podstawie:

- 1) dowodu własności, którym może być w szczególności:
 - a) faktura VAT,
 - b) umowa sprzedaży, zamiany, darowizny,
 - c) prawomocne orzeczenie sądu rozstrzygające o prawie własności,
 - d) w przypadku jednostek budowanych systemem gospodarczym – pisemne oświadczenie budowniczego;
- 2) wniosku o rejestrację zawierającego następujące informacje:
 - a) o właścicielu i współwłaścicielach oraz armatorze, jeżeli nie jest nim właściciel:
 - imię i nazwisko albo nazwa,
 - PESEL albo data i miejsce urodzenia, jeżeli numer PESEL nie został nadany – w przypadku osób fizycznych,
 - NIP w przypadku osób prawnych oraz jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej albo inny odpowiedni identyfikator – w przypadku podmiotów zagranicznych,
 - adres zamieszkania albo adres siedziby,
 - adres do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) o rejestracji w innym rejestrze w kraju lub za granicą, jeżeli jednostka pływająca była zarejestrowana:
 - organ poprzedniej rejestracji,
 - numer rejestracyjny,
 - data rejestracji i wykreślenia z rejestru,
 - c) o numerze identyfikacyjnym albo indywidualnym numerze identyfikacyjnym (INI), jeżeli został nadany,
 - d) o zamiarze eksploatacji jednostki pływającej na wodach: morskich albo śródlądowych, albo morskich i śródlądowych,

- e) o zamiarze używania jednostki pływającej do celów rekreacyjnych lub komercyjnych,
 - f) o zamiarze używania jednostki pływającej do:
 - amatorskiego połowu ryb,
 - połowów rybackich,
 - rybołówstwa rekreacyjnego w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 22 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim,
 - g) o nazwie jednostki pływającej, o ile została nadana przez właściciela,
 - h) o porcie macierzystym jednostki pływającej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - i) o napędzie jednostki pływającej,
 - j) o marce i modelu lub typie jednostki pływającej,
 - k) o podstawowych wymiarach i parametrach jednostki pływającej,
 - l) o materiale głównym, z którego zbudowany jest kadłub jednostki pływającej,
 - m) o roku budowy i producencie jednostki pływającej,
 - n) o sygnale rozpoznawczym (Call Sign) i morskim radiowym numerze identyfikacyjnym MMSI, jeżeli zostały nadane,
 - o) o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie jednostki pływającej, jeżeli została określona w deklaracji zgodności CE lub innej dokumentacji wydanej przez upoważniony podmiot,
 - p) o dopuszczalnej sile wiatru oraz znaczącej wysokości fali, jeżeli zostały określone w deklaracji zgodności CE lub innej dokumentacji wydanej przez upoważniony podmiot;
- 3) dokumentów lub materiałów potwierdzających informacje, o których mowa w pkt 2 lit. a–c oraz i–p;
- 4) dowodu wniesienia opłaty za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego oraz oznakowania kontrolnego – jeżeli organ rejestrujący nadał indywidualny numer identyfikacyjny (INI).

2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

3. Do wniosku o rejestrację dołącza się dokumenty i materiały, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, a także dokument zawierający zgodę właściciela jednostki pływającej na uprawianie żeglugi przez armatora, deklarację zgodności CE jednostki pływającej oraz silnika, jeżeli były wydane.

4. Wniosek o rejestrację może zawierać dodatkowe informacje podane w celu zwiększenia skuteczności prowadzenia działań ratowniczych lub przeciwdziałania kradzieży, w szczególności:

- 1) dane osób, z którymi należy się kontaktować w razie prowadzenia działań ratowniczych;
- 2) kolor lub znaki charakterystyczne na kadłubie lub żaglach;
- 3) następujące dane dotyczące silnika zaburtowego: producent, typ silnika, moc w kW oraz numer silnika.

5. Wniosek o rejestrację składa się w postaci papierowej do organu rejestrującego osobiście albo przez przedstawiciela ustawowego albo pełnomocnika albo przekazuje się do organu rejestrującego w postaci elektronicznej.

6. W przypadku gdy wnioskodawca składa wniosek o rejestrację w postaci elektronicznej, a posiada wymagane załączniki w oryginale wyłącznie w postaci papierowej, dokumenty te mogą być dołączone do wniosku w postaci odwzorowania cyfrowego, a ich oryginały należy okazać organowi rejestrującemu przed odbiorem dokumentu rejestracyjnego.

Art. 7. 1. Nazwa nadana jednostce pływającej powinna być zwięzła i pozwalać na jednoznaczną jej identyfikację oraz nie może naruszać dobrych obyczajów.

2. Właściciel jednostki pływającej jako port macierzysty wskazuje dla:

- 1) śródlądowej jednostki pływającej – miejscowość na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) morskiej jednostki pływającej – port morski na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 8. Właściciel może złożyć wniosek o przydzielenie i rezerwację numeru rejestracyjnego dla jednostki pływającej w budowie, a w przypadku jachtu morskiego – również o rezerwację nazwy. Numer rejestracyjny lub nazwa dla jednostki pływającej w budowie rezerwowana jest na okres nieprzekraczający 6 miesięcy.

Art. 9. 1. Organ rejestrujący bada, czy:

- 1) wniosek i dołączone do niego dokumenty lub materiały odpowiadają pod względem treści i formy wymogom określonym w art. 6 i art. 7;

2) zgłoszone dane są zgodne ze stanem faktycznym, jeżeli ma w tym względzie uzasadnione wątpliwości.

2. 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.

3. Organ rejestrujący wpisuje jednostkę pływającą do rejestru albo wydaje decyzję o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru w terminie 30 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku o rejestrację.

4. Decyzję o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru wydaje organ rejestrujący, w przypadku gdy:

- 1) jednostka pływająca nie spełnia wymogów wpisania do rejestru określonych w art. 1 lub
- 2) dane zawarte we wniosku o rejestrację nie są zgodne ze stanem faktycznym.

5. Od decyzji organu rejestrującego przysługuje odwołanie do:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – w przypadku jednostki pływającej, co do której we wniosku o rejestrację zawarto informację o zamiarze jej eksploatacji na wodach morskich albo na wodach morskich i śródlądowych;
- 2) ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej – w przypadku jednostki pływającej, co do której we wniosku o rejestrację zawarto informację o zamiarze jej eksploatacji na wodach śródlądowych.

Art. 10. 1. W razie przeniesienia na inną osobę własności zarejestrowanej jednostki pływającej dotychczasowy właściciel przekazuje nowemu właścicielowi dokument rejestracyjny.

2. Właściciel zarejestrowanej jednostki pływającej jest obowiązany zawiadomić organ rejestrujący, w terminie nieprzekraczającym 30 dni od dnia zaistnienia danego faktu, o:

- 1) zbyciu lub nabyciu jednostki;
- 2) zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w rejestrze, w szczególności zmianie stanu faktycznego wymagającej wykreślenia jednostki z rejestru.

3. W przypadku zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, wymagającego zmiany danych zamieszczonych w rejestrze, właściciel jednostki pływającej dołącza odpowiednią dokumentację, poświadczającą zaistniałą zmianę, a w przypadku konieczności zmiany

danych zawartych w dokumencie rejestracyjnym składa również wniosek o zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego.

Art. 11. 1. Jednostkę pływającą wykreśla się z rejestru na wniosek właściciela, do którego dołącza się dokument rejestracyjny.

2. Jednostkę pływającą wykreśla z rejestru z urzędu w drodze decyzji organ, który wydał dokument rejestracyjny, w przypadkach:

- 1) gdy uległa całkowitemu zniszczeniu lub trwale utraciła cechy jednostki pływającej;
- 2) gdy przestała spełniać wymagania umożliwiające jej rejestrację;
- 3) uzasadnionych względami bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego.

3. Właściciel jednostki pływającej, która została wykreślona z rejestru z urzędu, jest obowiązany zwrócić dokument rejestracyjny do organu rejestrującego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o wykreśleniu z rejestru.

4. Z chwilą wykreślenia z rejestru jednostka pływająca traci polską przynależność, o ile nie posiada jej na podstawie ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski albo ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Art. 12. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do postępowania w sprawie rejestracji stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 oraz z 2018 r. poz. 149).

Art. 13. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej i ministrem właściwym do spraw rybołówstwa określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób i tryb rejestracji, dokonywania zmian w rejestrze oraz wykreślenia z rejestru, w tym:
 - a) szczegółowy zakres informacji zawartych we wniosku o rejestrację, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. i oraz k,
 - b) rodzaje dokumentów mogących być podstawą określenia danych, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. o i p,
 - c) rodzaje dokumentów lub materiałów, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3, oraz przypadki, w których ich złożenie nie jest wymagane do dokonania rejestracji,
- 2) tryb wydawania wtórników dokumentu rejestracyjnego i oznakowania kontrolnego,

- 3) wzory zaświadczenia, o którym mowa w art. 9 ust. 2, dokumentu rejestracyjnego i oznakowania kontrolnego,
 - 4) sposób ustalania nazwy nadawanej jednostce pływającej,
 - 5) sposób nadawania numeru rejestracyjnego i indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI),
 - 6) sposób oznakowywania jednostek pływających oznakowaniem kontrolnym
- mając na uwadze potrzebę zapewnienia sprawnego przebiegu procesu rejestracji, a także zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, ochrony praw własności i sprawności przeprowadzanych akcji ratowniczych.

Art. 14. 1. Rejestr jest prowadzony w systemie teleinformatycznym.

2. Rejestr zawiera następujące informacje:

- 1) wskazane we wniosku o rejestrację, z wyjątkiem informacji, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d–f;
- 2) dotyczące wydanych dokumentów rejestracyjnych:
 - a) wskazanie organu rejestrującego,
 - b) numer rejestracyjny,
 - c) data rejestracji,
 - d) seria i numer dokumentu,
 - e) data wydania i odbioru dokumentu,
 - f) kopia dokumentu w postaci odwzorowania cyfrowego;
- 3) dotyczące zarejestrowania jednostki pływającej:
 - a) jako śródlądowej, jeżeli we wniosku, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, wskazano zamiar eksploataowania jednostki pływającej na wodach śródlądowych, albo morskiej, jeżeli we wniosku, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, wskazano zamiar eksploataowania jednostki pływającej na wodach morskich albo morskich i śródlądowych,
 - b) do celów rekreacyjnych, komercyjnych lub do połowu ryb;
- 4) podstawa i data wykreślenia z rejestru jednostki pływającej;
- 5) dotyczące pozwoleń radiowych na używanie urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żegludze śródlądowej wydanych na podstawie art. 143 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1907 i 2201 oraz z 2018 r. poz. 106 i 138);

- 6) dotyczące pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa wpisanych do ewidencji prowadzonej na podstawie art. 140e ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089 oraz z 2018 r. poz. 138);
- 7) dotyczące zgłoszenia kradzieży lub odnalezienia jednostki pływającej lub silnika jednostki pływającej;
- 8) inne dane o jednostkach pływających istotne ze względu na zapewnienie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi.

3. Informacje, o których mowa w ust. 2, są wprowadzane do rejestru przez:

- 1) organ rejestrujący;
- 2) Urząd Komunikacji Elektronicznej – w zakresie informacji, o których mowa w ust. 2 pkt 5, oraz informacji o sygnale rozpoznawczym (Call Sign) i morskim radiowym numerze identyfikacyjnym MMSI, jeżeli zostały nadane;
- 3) Urząd Lotnictwa Cywilnego – w zakresie informacji, o których mowa w ust. 2 pkt 6;
- 4) właściwą jednostkę organizacyjną Policji – w zakresie informacji, o których mowa w ust. 2 pkt 7.

4. Właściciel lub armator jednostki pływającej, używając unikalnego kodu, o którym mowa art. 4 ust. 7, może wprowadzać do rejestru informacje mające na celu zwiększenie skuteczności prowadzenia działań ratowniczych dotyczących jednostki pływającej właściciela. Informacje te są dostępne dla służb ratowniczych wraz z datą ich wprowadzenia.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej i ministrem właściwym do spraw rybołówstwa określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia rejestru, w tym wprowadzania i aktualizacji informacji, szczegółowy zakres, sposób i terminy wprowadzania informacji przez podmioty, o których mowa w ust. 3, oraz zakres wniosku, o którym mowa w art. 16 ust. 2, mając na uwadze konieczność zapewnienia poufności, integralności i dostępności informacji zamieszczonych w rejestrze oraz odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa informacji przy prowadzeniu rejestru.

Art. 15. 1. Rejestr jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać od organu rejestrującego poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestru.

2. Wyciąg zawiera numer rejestracyjny jednostki pływającej oraz dane, o których mowa w art. 14 ust. 2 pkt 1, 3 i 4.

3. W przypadku gdy żądanie wydania poświadczonego wyciągu lub odpisu jest złożone w postaci elektronicznej, wyciągi i odpisy wydaje się w postaci dokumentu elektronicznego

opatrzonego kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną organu rejestrującego wydającego taki dokument.

4. Osoby zainteresowane mogą uzyskać nieodpłatny, elektroniczny dostęp do następujących informacji zawartych w rejestrze:

- 1) liczba właścicieli lub współwłaścicieli,
 - 2) nazwa organu rejestrującego,
 - 3) zarejestrowanie jednostki pływającej jako śródlądowej albo morskiej,
 - 4) zarejestrowanie jednostki pływającej do celów rekreacyjnych, komercyjnych lub do połowu ryb,
 - 5) nazwa jednostki,
 - 6) port macierzysty,
 - 7) rodzaj napędu i, w przypadku napędu mechanicznego, jego moc,
 - 8) podstawowe wymiary i parametry,
 - 9) marka i model,
 - 10) materiał główny kadłuba,
 - 11) rok budowy,
 - 12) zgłoszenie kradzieży jednostki pływającej lub silnika jednostki pływającej
- pod warunkiem wskazania numeru rejestracyjnego, numeru identyfikacyjnego lub indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI) oraz daty ostatniej rejestracji.

Art. 16. 1. Prawo dostępu do rejestru mają:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej oraz minister właściwy do spraw rybołówstwa,
 - 2) organy administracji rządowej i samorządowej oraz inne podmioty
- w zakresie niezbędnym do realizacji ich zadań określonych w ustawie i przepisach odrębnych.

2. Dostępu do rejestru udziela albo odmawia administrator w drodze decyzji administracyjnej na pisemny wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1.

3. Dane zawarte w rejestrze mogą być udostępnione w trybie teletransmisji danych nieodpłatnie, za pomocą urządzeń teletransmisji danych.

4. Udostępnianie danych w trybie teletransmisji danych odbywa się na podstawie decyzji administratora wydanej na jednorazowy wniosek złożony przez podmiot, o którym mowa w ust. 1, po spełnieniu następujących wymogów:

- 1) posiadania i stosowania mechanizmów umożliwiających identyfikację i rejestrację osób uzyskujących dostęp do danych oraz rejestrujących zakres udostępnionych danych i datę udostępnienia danych;
- 2) posiadania i stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych chroniących przed uzyskaniem dostępu do danych przez inne osoby i podmioty.

5. Jeżeli podmiot nie spełnia wymogów określonych w ust. 4, administrator w drodze decyzji odmawia udostępniania danych w trybie teletransmisji danych lub cofa zgodę na udostępnianie danych w tym trybie.

Art. 17. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej i ministrem właściwym do spraw rybołówstwa określi, w drodze rozporządzenia, podmiot, któremu powierzone zostanie prowadzenie i administrowanie rejestru, mając na uwadze potrzebę zapewnienia sprawnego, efektywnego i ekonomicznego przebiegu procesu rejestracji.

Art. 18. 1. 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 oznakowania kontrolnego w przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 4, albo wtórnika oznakowania kontrolnego,
- 5) wydanie odpisu lub wyciągu, o których mowa w art. 15 ust. 1

– podlega opłacie.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, pobiera organ rejestrujący.

3. Maksymalna wysokość opłaty za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w ust. 1:

- 1) pkt 1–4, nie może przekroczyć 10%,
- 2) pkt 5, nie może przekroczyć 1%

– minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego i ogłoszonego na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

4. W przypadku nieuwzględnienia wniosku, o którym mowa w ust. 1, opłata nie podlega zwrotowi.

5. Zadania związane z rejestracją jednostek pływających wykonywane przez starostę należą do zadań własnych powiatu.

6. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią odpowiednio dochód powiatu albo przychód właściwego polskiego związku sportowego.

7. Część opłaty za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1–3, w wysokości 10 zł, stanowi niepodatkową należność budżetu państwa o charakterze publicznoprawnym w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 62).

8. Część opłaty, o której mowa w ust. 7, pobrana w poprzednim miesiącu, jest przekazywana przez organ rejestrujący do 10. dnia każdego miesiąca na rachunek bankowy właściwego terytorialnie dla organu rejestrującego wojewody, który przekazuje środki na odpowiedni rachunek dochodów centralnego rachunku bieżącego budżetu państwa do 20. dnia każdego miesiąca.

9. Dochodzenie należności z tytułu części opłaty, o której mowa w ust. 7, następuje na podstawie ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2017 r. poz. 1201, 1475, 1954 i 2491 oraz z 2018 r. poz. 138).

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej i ministrem właściwym do spraw rybołówstwa określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, uwzględniając koszt produkcji dokumentu rejestracyjnego i oznakowania kontrolnego posiadających odpowiednie zabezpieczenia oraz koszt wykonania odpisu lub wyciągu.

Art. 19. 1. Właściciel jednostki pływającej, który:

- 1) nie dopełnia obowiązku rejestracji, o którym mowa w art. 3 ust. 1,
 - 2) nie dopełnia obowiązku oznakowania jednostki pływającej oznakowaniem kontrolnym z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) zgodnie z art. 4 ust. 5,
 - 3) nie dopełnia obowiązku przekazania zawiadomienia zgodnie z art. 10 ust. 2,
 - 4) podaje organowi rejestrującemu nieprawdziwe informacje dotyczące wymiarów jednostki pływającej, różniące się od wymiarów faktycznych o więcej niż 30 cm,
 - 5) podaje organowi rejestrującemu nieprawdziwe informacje dotyczące mocy napędu mechanicznego, różniące się od mocy nominalnej o więcej niż 2 kW lub o więcej niż 10%, w zależności od tego, która wartość jest większa,
 - 6) nie dopełnia obowiązku zwrotu dokumentu rejestracyjnego zgodnie z art. 11 ust. 3
- podlega karze grzywny.

2. Orzekanie w sprawach o czyny określone w ust. 1 następuje w trybie przewidzianym w przepisach ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.²⁾).

3. Prawo do nakładania grzywien za czyny określone w ust. 1 w drodze mandatu karnego mają:

- 1) uprawnieni pracownicy terenowego organu administracji morskiej;
- 2) uprawnieni pracownicy terenowego organu administracji żeglugi śródlądowej;
- 3) funkcjonariusze Policji;
- 4) funkcjonariusze Straży Granicznej.

Art. 20. W ustawie z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 652 oraz z 2017 r. poz. 60 i 1566) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 20:
 - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Sprzęt pływający służący do połowu ryb podlega obowiązkowi oznakowania zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. ...).”;
 - b) uchyla się ust. 3–3b,
 - c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Amatorski połów ryb przy użyciu jednostki pływającej odbywa się z zachowaniem wymogów w zakresie bezpieczeństwa uprawiania żeglugi dotyczących budowy, wyposażenia oraz kwalifikacji, określonych w przepisach o żegludze śródlądowej dla statków przeznaczonych lub używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.”;
- 2) w art. 21 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) szczegółowe warunki ochrony i połowu ryb, rybackie narzędzia i urządzenia połowowe, zasady ustanawiania obwodów rybackich, obrębów hodowlanych i ochronnych oraz oznakowania tych obrębów.”;
- 3) w art. 27a w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) dokonuje połowu ryb, wykorzystując do tego jednostkę pływającą nieoznakowaną albo oznakowaną niezgodnie z art. 20 ust. 2.”.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy ogłoszone zostały w Dz. U. z 2016 r. poz. 1948, z 2017 r. poz. 708, 962, 966, 1477, 1543, 2400 i 2405 oraz z 2018 r. poz. 5 i 201.

Art. 21. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w ust. 3 skreśla się użyty dwukrotnie wyraz „zarobkowego”;
- 2) w art. 5 w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a–1d w brzmieniu:
 - „1a) statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji – jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny oraz jednostkę pływającą używaną do amatorskiego połowu ryb;
 - 1b) jacht rekreacyjny – statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny;
 - 1c) jacht komercyjny – statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej na:
 - a) odpłatnym przewozie osób,
 - b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,
 - c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach amatorskiego połowu ryb w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 652, z 2017 r. poz. 60 i 1566 oraz z 2018 r. poz. ...),
 - d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,
 - e) każdym innym odpłatnym wykorzystaniu lub udostępnianiu statku – o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
 - 1d) jednostka pływająca używana do amatorskiego połowu ryb – statek używany do amatorskiego połowu ryb w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym;”;
- 3) w art. 18:
 - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji lub statek używany do połowu ryb, o długości do 24 m, podlegają rejestracji na podstawie ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...).”;
 - b) uchyla się ust. 3,

- c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do rejestru, o którym mowa w ust. 1, może być wpisany statek stanowiący własność osoby fizycznej mającej obywatelstwo innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego lub osoby prawnej mającej siedzibę w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim, po przedstawieniu dokumentu stwierdzającego prawo własności do statku oraz innych dokumentów, o których mowa w ust. 4.”;
- 4) w art. 19:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rejestr prowadzi dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla portu macierzystego statku.”,
 - b) uchyla się ust. 2;
- 5) w art. 19a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rejestr jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestru.”;
- 6) w art. 20:
 - a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Po wpisaniu statku do rejestru dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje armatorowi dokument rejestracyjny stanowiący dowód polskiej przynależności statku.”,
 - b) uchyla się ust. 4a;
- 7) w art. 21 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek wpisany do rejestru lub zarejestrowany na podstawie ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oznacza się nazwą lub znakiem armatora, nazwą portu macierzystego i grupą liter rozpoznawczych kraju, w którym znajduje się port macierzysty statku.”;
- 8) w art. 23 uchyla się ust. 2;
- 9) uchyla się art. 24a;
- 10) po art. 27 dodaje się art. 27a w brzmieniu:

„Art. 27a. 1. Statki morskie zarejestrowane na podstawie ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m mogą być używane w żegludze śródlądowej pod warunkiem spełniania wymagań określonych

w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181 i ...).

2. Wyposażenie statku, o którym mowa w ust. 1, powinno być co najmniej takie, jak określone w przepisach dotyczących jachtu morskiego o długości do 24 m w Rejonie T (żegludze na akwenach treningowych).”;

11) w art. 34i ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do:

- 1) jachtów rekreacyjnych i jednostek pływających używanych do amatorskiego połowu ryb;
- 2) jachtów komercyjnych i jednostek do połowu ryb:
 - a) o długości nieprzekraczającej 7,5 m, o ile nie są wyposażone w napęd mechaniczny o mocy maszyn przekraczającej 15 kW,
 - b) napędzanych wyłącznie siłą ludzkich mięśni.”;

12) w art. 34j:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przeglądowi technicznemu nie podlega:

- 1) jacht rekreacyjny i jednostka pływająca używana do amatorskiego połowu ryb;
- 2) jacht komercyjny i jednostka do połowu ryb:
 - a) o długości nieprzekraczającej 7,5 m, o ile nie jest wyposażona w napęd mechaniczny o mocy przekraczającej 15 kW,
 - b) napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni;
- 3) jacht posiadający znak zgodności „CE”, przez okres 10 lat od daty wystawienia deklaracji zgodności CE, za wyjątkiem jachtu posiadającego certyfikację w oparciu o moduł A, Aa i A1, pod warunkiem, że nie został uszkodzony lub że nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa jachtu.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Armator statku zwolnionego z obowiązku przeglądu technicznego, o którym mowa w ust. 2, jest zobowiązany utrzymywać statek w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo żeglugi.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Świadcstwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadcstwo zdolności żeglugowej wydaje się na podstawie pozytywnych wyników przeglądu technicznego lub na podstawie deklaracji zgodności CE, w przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3.”,

13) w art. 34k w ust. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dokument z przeglądu technicznego lub deklarację zgodności CE, w przypadku, o którym mowa w art. 34j ust. 2 pkt 3;”,

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) w przypadku statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji oraz statku używanego do połowu ryb, dodatkowo dokument rejestracyjny.”;

14) w art. 70:

a) uchyla się ust. 3,

b) uchyla się ust. 5;

15) w załączniku do ustawy uchyla się część IIIa.

Art. 22. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. Do statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.”;

2) po art. 4 dodaje się art. 4a w brzmieniu:

„Art. 4a. Do statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym morskich jachtów rekreacyjnych i komercyjnych w rozumieniu ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181 i ...), stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.”;

3) w art. 12 § 2a otrzymuje brzmienie:

„§ 2a. Pod nazwą na rufie statku morskiego używanego do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości do 24 m, powinny być uwidocznione numer rejestracyjny, o ile został nadany, i nazwa portu macierzystego statku. Nazwa statku morskiego używanego do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości do 24 m, rejestrowanego

na podstawie ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...), nie podlega zatwierdzeniu.”;

4) w art. 23 § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Statek morski stanowiący polską własność, używany do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości do 24 m, podlega rejestracji na podstawie przepisów ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.”;

5) w art. 26:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Za czynności rejestrowe, o których mowa w art. 23 § 1, pobiera się opłaty rejestrowe, które stanowią dochód budżetu państwa.”,

b) uchyla się § 2;

6) w art. 39 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Statek stanowiący polską własność, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego i nie został do niego wpisany oraz do którego nie stosuje się przepisów ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, rejestruje się w urzędzie morskim właściwym dla swojego portu macierzystego, o ile nie uprawia żeglugi międzynarodowej.”.

Art. 23. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej na:

a) odpłatnym przewozie osób,

b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,

c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,

d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,

e) każdym innym odpłatnym wykorzystaniu lub udostępnianiu statku

– o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;”;

2) w art. 86 dodaje się ust. 15 w brzmieniu:

„15. Pokładowe i osobiste nadajniki sygnału niebezpieczeństwa będące na wyposażeniu statków podlegają ewidencjonowaniu na zasadach określonych w art. 140e ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089 oraz z 2018 r. poz. 138). Przepisy wydane na podstawie art. 140e ust. 3 ustawy wymienionej w zdaniu pierwszym stosuje się odpowiednio.”.

Art. 24. Likwiduje się rejestry prowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie:

- 1) art. 20 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 20;
- 2) art. 19 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 21;
- 3) art. 23 § 3 ustawy zmienianej w art. 22.

Art. 25. Tworzy się rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

Art. 26. Zadanie polegające na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m realizuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Art. 27. 1. Przez okres 90 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy podmioty prowadzące rejestry jachtów i sprzętu pływającego utrzymują prowadzone dotychczas rejestry, o których mowa w art. 24, do celów archiwalnych.

2. W okresie, o którym mowa w ust. 1, podmioty utrzymujące rejestry do celów archiwalnych wydają zainteresowanym zaświadczenia, wyciągi i odpisy na dotychczasowych zasadach.

3. W razie zapytania organów administracji publicznej dotyczących danych w rejestrach podmioty, o których mowa w ust. 1, udzielają informacji w terminie 14 dni od dnia otrzymania zapytania.

4. Po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, rejestry jachtów i sprzętu pływającego prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów oraz dokumenty stanowiące podstawę wpisu do tych rejestrów podlegają archiwizacji na zasadach określonych w przepisach odrębnych.

Art. 28. 1. Wpisy do rejestrów oraz dokumenty rejestracyjne wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność w przypadku:

- 1) wpisów do rejestrów dokonanych oraz dokumentów wydanych do dnia 1 stycznia 2000 r. – przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;

- 2) wpisów do rejestrów dokonanych oraz dokumentów wydanych do dnia 1 stycznia 2006 r. – przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 3) wpisów do rejestrów dokonanych oraz dokumentów wydanych po dniu 1 stycznia 2006 r. – przez okres 30 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Właściciel jednostki pływającej, zarejestrowanej zgodnie z dotychczasowymi przepisami, która podlega obowiązkowi rejestracji, o którym mowa w art. 3 ust. 1, ma obowiązek ją zarejestrować przed upływem terminu ważności dokumentu rejestracyjnego określonego w ust. 1. Przepisów art. 18 ust. 7–9 nie stosuje się.

3. Właściciel jednostki pływającej, która zgodnie z dotychczasowymi przepisami nie podlegała obowiązkowi rejestracji, ma obowiązek ją zarejestrować w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

4. Armator jednostki pływającej, która zgodnie z dotychczasowymi przepisami nie podlegała obowiązkowi posiadania dokumentu bezpieczeństwa, a która jest obowiązana do uzyskania tego dokumentu na podstawie ustawy zmienianej w art. 21, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, ma obowiązek uzyskania tego dokumentu w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

5. W przypadku jednostek pływających wybudowanych przed dniem 1 stycznia 2020 r. dowodem własności może być również oświadczenie właściciela. Oświadczenie to składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Art. 29. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 21 ustawy zmienianej w art. 20 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 21 ustawy zmienianej w art. 20, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 12 § 3 ustawy zmienianej w art. 22 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 12 § 3 ustawy zmienianej w art. 22, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 30. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa na zadanie, o którym mowa w art. 26, wynosi 3,56 mln zł, w tym w:

- 1) 2018 r. – 0,39 mln zł;
- 2) 2019 r. – 3,17 mln zł;
- 3) 2020 r. – 0 zł;
- 4) 2021 r. – 0 zł;
- 5) 2022 r. – 0 zł;
- 6) 2023 r. – 0zł;
- 7) 2024 r. – 0 zł;
- 8) 2025 r. – 0 zł;
- 9) 2026 r. – 0 zł;
- 10) 2027 r. – 0 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostanie zastosowany mechanizm korygujący polegający na obniżeniu kosztów realizacji zadania polegającego na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 31. 1. W latach 2020–2029 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 2,44 mln zł, w tym w:

- 1) 2020 r. – 0,22 mln zł;
- 2) 2021 r. – 0,22 mln zł;
- 3) 2022 r. – 0,22 mln zł;
- 4) 2023 r. – 0,24 mln zł;
- 5) 2024 r. – 0,24 mln zł;
- 6) 2025 r. – 0,25 mln zł,
- 7) 2026 r. – 0,25 mln zł;
- 8) 2027 r. – 0,26 mln zł;
- 9) 2028 r. – 0,27 mln zł;
- 10) 2029 r. – 0,27 mln zł.

2. W latach 2020–2029 maksymalny limit wydatków jednostek samorządu terytorialnego będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 7,99 mln zł, w tym w:

- 1) 2020 r. – 1,20 mln zł;
- 2) 2021 r. – 1,20 mln zł;
- 3) 2022 r. – 1,39 mln zł;
- 4) 2023 r. – 0,60 mln zł;
- 5) 2024 r. – 0,60 mln zł;
- 6) 2025 r. – 0,60 mln zł;
- 7) 2026 r. – 0,60 mln zł;
- 8) 2027 r. – 0,60 mln zł;
- 9) 2028 r. – 0,60 mln zł;
- 10) 2029 r. – 0,60 mln zł.

3. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na obniżeniu kosztów utrzymania rejestru oraz nowo powstałych stanowisk pracy.

4. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 3, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 32. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., z wyjątkiem art. 26 i art. 30, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Stan obecny, zebrane informacje i podstawowe założenia projektowanych zmian

Obecnie istnieje 6 różnych rejestrów, w których mogą być rejestrowane jachty śródlądowe i morskie. Rejestry prowadzone są przez: Polski Związek Żeglarski (PZZ), Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego (PZMWiNW), starostów, izby morskie i urzędy morskie (zob. zestawienie tabelaryczne poniżej). Szczegółowe regulacje dotyczące obowiązku rejestracji, takie jak: parametry jednostek podlegających obowiązkowej rejestracji oraz procedury rejestracji, wymagane dokumenty i opłaty, są w każdym przypadku różne. Stan ten nie ma uzasadnienia merytorycznego i jest niekorzystny zarówno dla właścicieli i armatorów (niespójny, nieprzejrzysty system, problemy w funkcjonowaniu poszczególnych rejestrów, jak np. długie oczekiwanie na wydanie dokumentów rejestracyjnych), jak i dla administracji (brak wiarygodnych informacji o flocie, niemożność szybkiego potwierdzenia danych w sytuacjach kryzysowych, np. podczas prowadzenia akcji ratunkowej, brak rejestru w formie elektronicznej).

1. Tabela: Rejestracja jachtów – zestawienie informacji

rejestracja	jachty morskie	jachty śródlądowe
które jachty podlegają obowiązkowi rejestracji?	wszystkie, z wyjątkiem jachtów o długości do 5 m w żegludze krajowej	– żaglowe o długości kadłuba 12 m i większej – motorowe o mocy silników większej niż 15 kW
gdzie można się rejestrować?	PZZ dla jachtów $l < 24$ m Izby Morskie UM – tylko dla jachtów $l < 15$ m w żegludze krajowej	PZZ – jachty żaglowe PZMWiNW – jachty motorowe starostwa – jednostki do połowu ryb
podstawa prawna	ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks Morski	ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej ustawa z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym

Największa liczba jednostek pływających jest zarejestrowana w starostwach (380 starostw w Polsce) jako statki używane do amatorskiego połowu ryb. Możliwość rejestracji w starostwach mają armatorzy jednostek śródlądowych bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20 m² lub z napędem mechanicznym o mocy nieprzekraczającej 20 kW. Właściciele jachtów i łodzi wybierają rejestrację w starostwach ze względu na prostą i szybką procedurę, niskie koszty oraz łatwy dostęp do punktu rejestracji (w pobliżu miejsca zamieszkania). Z danych zebranych przez MG MiŻŚ w grudniu 2016 r. i styczniu 2017 r. wynika, że w rejestrach prowadzonych przez starostów wpisanych jest ponad 300 000 jednostek. Należy przypuszczać, że pewna część spośród tych jednostek już nie istnieje, ale nie została wyrejestrowana przez właścicieli.¹⁾

Opracowując koncepcję reformy rejestracji, starano się uwzględnić zalety istniejących rozwiązań, wprowadzając zmiany tam, gdzie funkcjonujące obecnie rozwiązania nie sprawdzają się. Obecnie wnioski o rejestrację nie są ujednolicone pomiędzy starostwami i zawierają bardzo ograniczone informacje, niewystarczające dla pełnej identyfikacji jednostki pływającej i właściciela. Nie istnieje centralna baza informacji o zarejestrowanych jednostkach pływających. W praktyce nie istnieją mechanizmy, które pozwoliłyby skutecznie zweryfikować dane zawarte we wniosku o rejestrację i prawo danej osoby do zarejestrowania danego sprzętu pływającego. Oznacza to również, że niemożliwe jest praktyczne wykorzystanie danych zbieranych podczas rejestrowania jednostki przez służby prowadzące akcje ratunkowe oraz organy ścigania (np. podczas kradzieży). Starostwa nie wydają dokumentu rejestracyjnego, a jedynie zaświadczenie o rejestracji, które nie jest potwierdzeniem własności.

Zgodnie z projektowanymi zmianami:

1. Zostanie utworzony jeden rejestr dla wszystkich jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (obejmujący jednostki śródlądowe i morskie, żaglowe i motorowe, w tym przeznaczone do połowu ryb), z pozostawieniem możliwości rejestracji w polskim rejestrze okrętowym prowadzonym przez izby morskie, co z kolei umożliwi ustanowienie hipoteki morskiej. Obowiązek rejestracji będzie dotyczył

¹⁾ Starostwa prowadzą rejestry od 1999 r. Zgodnie z zebranymi danymi, średnio w jednym powiecie zarejestrowanych jest 806 jednostek. Przez 18 lat (od 1999 r.) średnio w powiecie wyrejestrowano ok. 10 jednostek. Można przypuszczać, że znacznie więcej jednostek powinno zostać wyrejestrowanych, ale ich właściciele nie dopełnili formalności. Stąd bardzo trudno dokładnie oszacować, ilu jednostek będą dotyczyły planowane zmiany.

wszystkich jachtów i innych jednostek pływających o długości co najmniej 7,5 m lub o mocy silnika co najmniej 15kW.

2. **System rejestracji będzie możliwie najprostszy i przyjazny dla odbiorcy.** Rejestracja odbywać się będzie w starostwach oraz polskich związkach sportowych; PZŻ i PZMWiNW, aby zapewnić łatwy dostęp obywateli do punktów rejestracji i równoległą możliwość składania wniosków drogą elektroniczną (za pośrednictwem e-PUAP).

3. Rejestr będzie prowadzony w postaci systemu teleinformatycznego w celu umożliwienia **stałego dostępu do danych (24/7), w szczególności dla służb ratowniczych i administracji państwowej.** Administratorem rejestru będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

4. Zostanie wprowadzony jeden wzór dokumentu rejestracyjnego oraz jeden wniosek o rejestrację. **Dokument rejestracyjny będzie miał prostą i wygodną formę plastikowej karty.** Będzie zawierał dane m.in. o podstawowych parametrach jednostki pływającej oraz informacje niezbędne dla uprawiania bezpiecznej żeglugi na danej jednostce pływającej (tj. max. liczbę osób na pokładzie i max. siłę wiatru i wysokość fali). Pozostałe dane (w tym podawane dobrowolnie dla wygody odbiorców, jak np. numer telefonu w sytuacjach alarmowych, numer silnika zaburtowego z tabliczki znamionowej) będą dostępne w elektronicznej bazie danych i można je będzie aktualizować na wniosek właściciela za pośrednictwem e-PUAP.

5. Wszystkie dotychczasowe dokumenty rejestracyjne zostaną etapami wymienione na nowe. Dotychczasowa dokumentacja papierowa pozostanie u podmiotów ją prowadzących (tj. starostów odpowiedzialnych za rejestrację sprzętu do połowu ryb oraz polskich związków sportowych: PZŻ i PZMWiNW), które zostaną zobowiązane do utrzymywania dokumentacji archiwalnej przez 5 lat po planowanym zakończeniu wymiany dokumentów. Takie rozwiązanie pozwoli uniknąć kosztów związanych z przejściem rejestrów. Biorąc pod uwagę konieczność wprowadzenia aktualnych danych do nowo utworzonej bazy danych i konieczność wymiany wszystkich dokumentów, takie rozwiązanie wydaje się optymalne.

II. Projekt ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m

Art. 1 wskazuje zakres stosowania przepisów projektowanej ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwanej dalej „ustawą”. Przepisy ustawy stosuje się do statków morskich o długości do 24 m, tj. jachtów rekreacyjnych i jachtów komercyjnych oraz statków żeglugi śródlądowej o długości do 24 m: jachtów rekreacyjnych, jachtów komercyjnych oraz jednostek pływających używanych do połowu ryb. Art. 1 ust. 2 pkt 1 wyłącza stosowanie przepisów ustawy m.in. w odniesieniu do statków zarejestrowanych w polskim rejestrze okrętowym zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Jest to istotne z punktu widzenia właścicieli, którzy mają zobowiązania hipoteczne, np. zaciągnęli kredyt w celu zakupu jednostki lub użytkują jednostkę leasingowaną. W takim przypadku pozostanie możliwość zarejestrowania jednostki w polskim rejestrze okrętowym prowadzonym przez izby morskie.

Art. 2 zawiera definicje określeń używanych w ustawie: „jednostki pływającej”, „jachtu”, „jachtu rekreacyjnego”, „jachtu komercyjnego”, „jednostki pływającej używanej do połowu ryb”, „jednostki pływającej używanej do amatorskiego połowu ryb”, „jednostki pływającej używanej do połowów rybackich”, „organu rejestrującego”, „numeru identyfikacyjnego” i „indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI)” oraz „długości”.

Zgodnie z art. 3 obowiązkowi rejestracji podlegają:

- 1) jacht oraz jednostka pływająca używana do amatorskiego połowu ryb, o długości co najmniej 7,5 m lub napędzie mechanicznym o mocy co najmniej 15 kW,
- 2) jednostka pływająca używana do połowów rybackich,
- 3) jednostka pływająca uprawiająca żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – o ile nie posiadają innej niż polska przynależności.

Zgodnie z prawem międzynarodowym w odniesieniu do statku stosuje się przepisy państwa bandery. Zatem statek o obcej przynależności podlega wymogom, w tym wymogom w zakresie rejestracji, określonym przez państwo, którego banderę jest uprawniony podnosić.

Natomiast zwolnione z tego obowiązku są:

- 1) jednostki pływające przeznaczone wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadające klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez polski związek sportowy albo podmiot właściwy dla państwa bandery jachtu oraz regatowe łodzie wiosłowe;
- 2) jednostki pływające napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni;
- 3) deski surfingowe, deski z żaglem lub inne podobne jednostki pływające.

W praktyce oznacza to zmianę w stosunku do dotychczas obowiązujących przepisów i zharmonizowanie wymogów dla jednostek morskich i śródlądowych (zob. zestawienie tabelaryczne poniżej).

	rodzaj jednostki pływającej	stan obecny	projektowane zmiany	uwagi
obowiązek rejestracji	jachty żaglowe na wodach śródlądowych	od 12 m	od 7,5 m	wprowadzenie obowiązku dla jachtów 7,5 m < l < 12 m
	jachty motorowe na wodach śródlądowych	od 15 kW	od 15 kW	bez zmian
	jednostki pływające używane do amatorskiego połowu ryb na wodach śródlądowych	wszystkie	od 7,5 m lub 15 kW	zwolnienie z obowiązku jednostek mniejszych niż 7,5 m i o mocy silnika mniejszej niż 15 kW
	jachty morskie	wszystkie, za wyjątkiem nieuprawiających żeglugi międzynarodowej, o długości mniejszej niż do 5 m	wszystkie, za wyjątkiem nieuprawiających żeglugi międzynarodowej o dł. do 7,5 m lub mocy napędu do 15 kW	zwolnienie z obowiązku jednostek nieuprawiających żeglugi międzynarodowej do 5 m > l > 7,5 m

Wypracowanie projektu zmian w tym zakresie nie było proste. Przyjęto założenie, że przepisy powinny być możliwie najprostsze, przejrzyste dla adresata normy prawnej oraz że nie ma uzasadnienia dla istotnego różnicowania wymogów dla małych jednostek morskich i śródlądowych, choć dotychczas wymagania te znacznie się różniły. Należy zauważyć, że znaczna część jednostek uprawia żeglugę zarówno na wodach morskich, jak i na wodach śródlądowych, a także, że pewne akweny, jak np. Zalew Szczeciński, są traktowane zarówno jako rejony żeglugi morskiej, jak i śródlądowej. Obowiązek rejestracji utrzymano, a w odniesieniu do jachtów żaglowych o długości 7,5>l>12 m na wodach śródlądowych wprowadzono, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, ochrony praw własności i sprawności przeprowadzanych akcji ratowniczych. Względny te, jak również potrzeba wypełniania przez Polskę zadań zawartych w *Konwencji Narodów Zjednoczonych z dnia 20 grudnia 1988 r. o zwalczaniu nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi* (Dz. U. z 1995 r. poz. 69), w szczególności zapewnienia wykonywania przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej obowiązków, o których mowa w art. 17 ust. 7 konwencji – w zakresie rozpatrywania próśb o potwierdzenie rejestracji statku, przesądzają o konieczności gromadzenia danych w zakresie określonym w projektowanej ustawie dotyczących jednostek pływających i ich właścicieli. Dodatkowo należy mieć na względzie, że rejestrowane powinny być jednostki, których wartość jest znaczna, aby poprzez wprowadzone przepisy i mechanizmy znacznie utrudnić powtórny legalizację skradzionego sprzętu oraz ułatwić ściganie sprawców tego rodzaju przestępstw.

Projektując przepisy w zakresie obowiązku rejestracji brano również pod uwagę przepisy w zakresie kwalifikacji żeglarskich, rozwiązania przyjęte w innych państwach bałtyckich i państwach UE²⁾ oraz fakt, że dowód rejestracji jachtu jest wymagany przez funkcjonujące na polskim rynku zakłady ubezpieczeń, aby zawrzeć umowę ubezpieczenia.

Z obowiązku rejestracji, w stosunku do stanu obecnego, zwolnieni zostaną właściciele jachtów morskich o długości do 7,5 m oraz mocy maszyn do 15 kW oraz jednostek śródlądowych przeznaczonych do amatorskiego połowu ryb, jeśli długość łodzi nie przekracza 7,5 m, a moc maszyn 15 kW. Dotychczas obowiązek ten ciążył na

²⁾ Np. obowiązek rejestracji w Szwecji dotyczy jachtów komercyjnych o długości od 5 m, a w Finlandii zarejestrowane muszą być jednostki o długości 5,5 m i większej.

wszystkich jednostkach używanych do amatorskiego połowu ryb, niezależnie od ich długości oraz mocy napędu mechanicznego. Natomiast obowiązek rejestracji zostanie rozciągnięty na śródlądowe jednostki żaglowe, jeżeli ich długość wynosi 7,5 m i więcej (dotychczas podlegały obowiązkowi rejestracji, jeśli długość kadłuba przekraczała 12 m).

Na podstawie art. 3 ust. 3 właściciel jachtu lub innej jednostki pływającej, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, może ją zarejestrować na takich samych zasadach jak właściciele jednostek pływających objętych obowiązkiem rejestracji. Rejestr jachtów jest otwarty dla właścicieli, który chcieliby posiadać dowód rejestracyjny np. w celu potwierdzenia prawa własności albo zawarcia umowy ubezpieczenia.

Zgodnie z art. 4 rejestracji jednostki pływającej dokonuje dowolny organ rejestrujący (a więc starosta, PZŻ lub PZMWiNW), u którego właściciel złoży odpowiedni wniosek (w siedzibie organu lub w formie elektronicznej). Rozwiązanie to przyjęto dla wygody obywateli. Nie będzie konieczności, jak to było dotychczas, wcześniejszego zatwierdzenia nazwy w Polskim Związku Żeglarskim lub Urzędzie Morskim w Gdyni. Cały proces rejestracji odbywać się będzie w starostwie lub związku sportowym. Planując zmiany starano się, aby procedury były możliwie najprostsze, odbiurokratyzowane oraz przyjazne dla odbiorcy.

Dla właściwego funkcjonowania systemu teleinformatycznego dla potrzeb procesu rejestracji niezbędne jest, aby każda jednostka posiadała swój niepowtarzalny numer identyfikacyjny, który będzie jednoznacznie identyfikował jednostkę pływającą przez cały „cykl życia”, niezależnie od faktu zmiany numeru rejestracyjnego i wszystkich innych danych. Przepis w tym zakresie znajduje się w art. 4 ust. 4. Mając na uwadze, że wszystkie jachty podlegające przepisom dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w 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.), zwanej dalej „dyrektywą RCD”, wdrożonej do krajowego porządku prawnego przepisami rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (Dz. U. poz. 807) powinny być oznakowane przez producenta

numerem identyfikacyjnym³⁾, zdecydowano się wykorzystać ten numer. W przypadku jednostek, które nie miały nadanego numeru identyfikacyjnego przez producenta (ze względu na wiek lub jeśli zostały sprowadzone spoza UE), organ rejestrujący będzie nadawał indywidualny numer identyfikacyjny (INI) oraz oznakowanie kontrolne (nalepki), za pomocą którego właściciel oznakuje jednostkę. Ma to na celu przede wszystkim stworzenie mechanizmów utrudniających powtórny legalizację skradzionego sprzętu.

Art. 5 określa, kto i w jaki sposób dokonuje wyboru producenta blankietów dokumentów rejestracyjnych.

Zgodnie z przepisami projektowanymi w art. 6, rejestrując jednostkę pływającą właściciel składa wniosek zawierający informacje dotyczące jednostki i okazuje dowód własności oraz inne wymagane dokumenty, które zostaną szczegółowo określone w przepisach wydanych na podstawie delegacji zawartej w art. 13 ustawy. Przewiduje się możliwie największe uproszczenie i odbiurokratyzowanie procedur w tym zakresie. Przepisy wykonawcze przewidywać będą m.in. możliwość samodzielnego dokonania pomiaru przez właścicieli jednostek o długości nieprzekraczającej 14 m i mocy napędu nie przekraczającej 20 kW. W takim przypadku nie będzie konieczności uzyskania Świadectwa Pomiarowego czy potwierdzenia wymiarów przez upoważniony podmiot lub rzeczoznawcę ani ponoszenia kosztów z tym związanych. W odniesieniu do wszystkich jednostek za potwierdzenie wymiarów uznawane również będzie okazanie deklaracji zgodności CE zgodnie z wymaganiami dyrektywy RCD, co powinno być znacznym ułatwieniem dla armatorów większości nowych jednostek. Właściciel będzie deklarował, czy zamierza eksploatować jednostkę na wodach śródlądowych czy na wodach morskich, aby wiadomo było m.in., jaki organ jest właściwy do rozpatrywania odwołania od decyzji o rejestracji (minister właściwy do spraw gospodarki morskiej czy minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej), jakim przepisom w zakresie wyposażenia w sprzęt ratunkowy i łączności podlega jednostka (wymaganiom dla jednostek morskich czy dla jednostek śródlądowych), czy i jaki podmiot przeprowadza przegląd techniczny lub inspekcję bezpieczeństwa, jeśli jednostka podlega takim wymogom. Jednocześnie projektodawca przewidział odpowiednie zmiany w prawie stanowiące znaczne ułatwienie dla armatorów, którzy żeglują zarówno po akwenach

³⁾ Obecnie numer WIN (Watercraft Identification Number), wcześniej CIN (Craft Identification Number) oraz HIN (Hull Identification Number).

morskich, jak i po akwenach śródlądowych. Jeśli armator będzie chciał eksploatować jednostkę na wodach morskich i na śródlądziu, będzie rejestrował ją jako jednostkę morską. Zakłada się, że przepisy wykonawcze przewidywać będą również możliwość zachowania nr POL i nr PL przez jachty, które podlegać będą obowiązkowi powtórnej rejestracji oraz ułatwienia proceduralne w sytuacji, gdy wniosek o powtórna rejestrację zostanie złożony u tego samego podmiotu, który wcześniej zarejestrował jednostkę.

W art. 6 ust. 4 przewidziano, że wniosek o rejestrację będzie mógł zawierać dodatkowe informacje, podawane przez właściciela dobrowolnie, w celu zwiększenia skuteczności prowadzenia działań ratowniczych lub przeciwdziałania kradzieży, w szczególności numer kontaktowy do osoby na lądzie, która będzie mogła potwierdzić informacje zawarte w komunikacie zawierającym wezwanie pomocy (np. przy użyciu radiopławy alarmowej EPIRB), co znacznie przyspiesza i ułatwia prowadzenie akcji ratunkowej przez odpowiednie służby⁴⁾.

Przepisy przewidują możliwość złożenia wniosku o rejestrację oraz wymaganych załączników drogą elektroniczną, za pośrednictwem e-PUAP.

Art. 7 określa wymagania dotyczące nazwy i portu macierzystego jednostki pływającej.

W art. 8 przewidziano możliwość rezerwacji numeru rejestracyjnego dla jednostki pływającej w budowie, a w przypadku jachtu morskiego – również nazwy. Właściciel będzie mógł przekazać je do stoczni, aby kadłub jednostki został odpowiednio oznakowany.

Organ rejestrowy porówna informacje zawarte we wniosku i dołączonej dokumentacji z informacjami w rejestrze, a w razie wątpliwości będzie mógł zwrócić się z prośbą o dalsze informacje do właściwych podmiotów (np. zweryfikować informacje w prowadzonej przez policję bazie rzeczy utraconych lub zwrócić się do właściwego podmiotu, aby potwierdzić informacje o wcześniejszej rejestracji, w tym za granicą). W celu zapewnienia, że informacje w bazie będą aktualne, przepisy art. 10 przewidują obowiązek zawiadomienia organu rejestrującego o zbyciu jednostki pływającej lub innej zmianie stanu faktycznego. Obowiązek ten będzie można realizować przy użyciu środków elektronicznych, bez konieczności wizyty w urzędzie.

⁴⁾ Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) odbiera wiele fałszywych alarmów. Problemy z wezwaniem pomocy w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lub potwierdzeniem komunikatu wezwania pomocy i danych w nim zawartych, wielokrotnie opisywała Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich w raportach dotyczących wypadków z udziałem jachtów.

W art. 11 przewidziano sytuacje, w których jacht lub inna jednostka pływająca zostają wykreślone z rejestru. Może to nastąpić na wniosek właściciela lub z urzędu. W szczególności jednostka może zostać wykreślona z rejestru z urzędu w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego. Intencją ustawodawcy było zapewnienie możliwości wykreślenia z rejestru i tym samym utraty polskiej przynależności, gdy jednostka jest używana w celu popełnienia przestępstwa np. przemytu środków odurzających czy handlu bronią. Jest to szczególnie ważne ze względu na otwartość rejestru dla jednostek pływających, których właścicielami są obywatele innych państw.

Artykuł 13 zawiera delegację do wydania rozporządzenia określającego szczegółowe przepisy w zakresie rejestracji, w tym sposób i tryb rejestracji oraz wzór dokumentu rejestracyjnego. Przewiduje się, że nowy dokument rejestracyjny będzie miał wygodną i funkcjonalną formę plastikowej karty i będzie zawierał podstawowe dane dotyczące jednostki i właściciela. Uwzględniając liczne wnioski kierowane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich oraz zakłady ubezpieczeń, planuje się umieszczanie w dokumentach rejestracyjnych podstawowych informacji dotyczących bezpieczeństwa użytkowania tych jednostek, tj. maksymalnej liczby osób, które mogą się znajdować na jednostce (ze względu na jej konstrukcję i uwarunkowania statecznościowe) oraz maksymalnej siły wiatru i wysokości fali, przy których można uprawiać żeglugę. Przewiduje się, że w rejestrze prowadzonym w formie elektronicznej znajdować się będzie więcej informacji dotyczących jednostki, w szczególności informacji mogących pomóc właścicielowi, organom ścigania czy służbom ratowniczym np. w przypadku kradzieży czy prowadzenia akcji ratowniczej. Przykładowo właściciel będzie mógł podać nr silnika zaburtowego z tabliczki znamionowej, a w razie decyzji o zmianie napędu, za pośrednictwem e-PUAP przesłać informację i zaktualizować dane. System teleinformatyczny będzie również integrować informacje potrzebne służbom ratowniczym do efektywniejszego działania (takie, jak informacje dotyczące będących na wyposażeniu środków łączności np. nr MMSI). Jak było już wspomniane, można też będzie dobrowolnie rozszerzyć zakres tych informacji i np. podać numer kontaktowy do osoby, która potwierdzi dane w razie odebrania przez Służbę SAR sygnału wezwania pomocy z radiopławy EPIRB.

Zakres obowiązkowych danych, które będą przechowywane w rejestrze, nie różni się znacząco od zakresu danych w istniejących obecnie rejestrach prowadzonych na

podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Katalog tych danych (art. 14 ust. 2) został opracowany mając na uwadze, że powinien on umożliwiać jednoznaczną identyfikację właściciela, armatora oraz jednostki oraz uwzględniając wnioski Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich w zakresie zwiększania bezpieczeństwa. Będą to:

- dane właściciela i armatora umożliwiające jednoznaczną identyfikację tych podmiotów oraz kontakt z nimi,
- informacje o poprzedniej rejestracji w celu potwierdzenia praw własności oraz że jednostka nie jest zarejestrowana w innym rejestrze w kraju lub za granicą,
- dane pozwalające administracji oraz służbom ratowniczym na jednoznaczną identyfikację jednostki, tj. numer identyfikacyjny lub indywidualny numer identyfikacyjny (INI), nazwa jednostki pływającej, nazwa portu macierzystego, marka i model lub typ, informacje o napędzie, o podstawowych wymiarach i parametrach jednostki pływającej, materiale głównym, z którego zbudowany jest kadłub, roku budowy i producencie jednostki pływającej, sygnał rozpoznawczy (Call Sign) i morski radiowy numer identyfikacyjny (MMSI),
- informacja o zamiarze eksploatacji jednostki pływającej na wodach morskich lub śródlądowych, informacja o zamiarze używania jednostki pływającej do celów rekreacyjnych lub komercyjnych, informacja o zamiarze używania jednostki pływającej do amatorskiego połowu ryb, połowów rybackich lub rybołówstwa rekreacyjnego w rozumieniu ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim.

W odniesieniu do jednostek, w stosunku do których istnieje wiarygodne źródło informacji w tym zakresie, będą również zbierane informacje o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie jednostki pływającej oraz informacje o dopuszczalnej sile wiatru oraz znaczącej wysokości fali, w celu umieszczenia tych danych w dokumencie rejestracyjnym, co powinno przyczynić się do zwiększenia świadomości użytkowników tych jednostek i tym samym zmniejszenia liczby wypadków.

Właściciel i armator jednostki pływającej będą również mogli przekazać dodatkowe informacje z zakresu bezpieczeństwa w trybie „pozawnioskowym” (art. 14 ust. 4). Odbierając dokument rejestracyjny, właściciel otrzyma również unikalny kod, za

pomocą którego on, jak również armator, poprzez specjalną aplikację, będą mogli przesłać informacje, które w ich ocenie mogą pomóc służbom ratowniczym (art. 4 ust. 7). Informacje te będą dostępne dla służb ratowniczych wraz z datą ich przesłania (co ułatwia ocenę dotyczącą przydatności takiej informacji). Mogą to być np. informacje dotyczące:

- planowanej trasy i czasu trwania rejsu,
- dodatkowego wyposażenia (np. sprzętu łączności),
- danych osoby na łodzi, która może udzielić szczegółowych informacji,
- cech ułatwiających identyfikację jednostki, takich jak kolor kadłuba oraz żagli.

Intencją ustawodawcy było stworzenie możliwości wprowadzania do rejestru informacji mogących przyczynić się do zwiększenia skuteczności akcji ratunkowych, które będzie wygodne i szybkie (wymaga jedynie dostępu do Internetu, wiadomość jest natychmiast dołączana w rejestrze do rekordów jednostki pływającej i dostępna dla służb ratunkowych), odbiurokratyzowane (to właściciel i armator decyduje o treści informacji) i zapewniające przydatność danych (możliwość dowolnej liczby i czasu aktualizacji).

Artykuł 15 przewiduje, że rejestr jest jawny, a osoby zainteresowane będą mogły za opłatą uzyskać poświadczone wyciągi i odpisy. Wniosek w tym zakresie będzie również można przesłać drogą elektroniczną.

Przewiduje się również elektroniczny, nieodpłatny dostęp do niektórych informacji o jednostce pływającej zawartych w rejestrze, jednakże pod warunkiem podania równocześnie: numeru rejestracyjnego, numeru identyfikacyjnego albo indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI) i daty ostatniej rejestracji. W praktyce dane te może znać tylko właściciel jednostki lub osoba, której udostępni on dokumenty jednostki. Informacje takie mogą służyć np. potwierdzeniu wiarygodności oferty sprzedawcy. W usłudze tej nie będą udostępniane żadne dane osobowe czy teleadresowe. Informacje o jednostce pływającej otrzymywać się będzie bezpłatnie.

Artykuł 17 przewiduje, że rejestr prowadzony będzie przez podmiot wskazany w rozporządzeniu wydanym przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej i ministrem właściwym do spraw rybołówstwa, a którym zgodnie z ustaleniami ma być Dyrektor

Urzędu Morskiego w Szczecinie. Dostęp do rejestru posiadać będą wszystkie podmioty w zakresie niezbędnym do realizacji ich zadań określonych w ustawie oraz przepisach odrębnych (art. 16). Art. 14 ust. 5 zawiera delegację do określenia, w drodze rozporządzenia, m.in. sposobu prowadzenia rejestru, w tym wprowadzania i aktualizacji informacji, zakresu, sposobu i terminów wprowadzania informacji.

Art. 18 przewiduje obowiązek ponoszenia opłat za rozpatrzenie wniosku o: rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego, zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego, wydanie wtórnika dokumentu rejestracyjnego, wydanie oznakowania kontrolnego albo wtórnika oznakowania kontrolnego, a także wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru. Wysokość opłat będzie określać rozporządzenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wydane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej i ministrem właściwym do spraw rybołówstwa. Przewiduje się, że opłata za wydanie dokumentu rejestracyjnego wynosić będzie 60 zł. W przypadku osób, które mają zarejestrowane jednostki, a przepisy ustawy nakładają na nie obowiązek powtórnego ich zarejestrowania, opłata zostanie obniżona o połowę i wynosić będzie 30 zł. Opłata będzie stanowić odpowiednio dochód lub przychód organu rejestrującego: jednostek samorządu terytorialnego, czyli starostw lub polskich związków sportowych, z zastrzeżeniem konieczności odprowadzenia 10 zł do budżetu państwa. Składka odprowadzana do budżetu państwa pozwoli sfinansować funkcjonowanie rejestru prowadzonego w formie systemu teleinformatycznego. Zadania związane z rejestracją jednostek pływających przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu, rekreacji lub połowu ryb są zadaniami z zakresu kultury fizycznej i turystyki oraz rybactwa śródlądowego, a zatem stanowią zadania własne jednostek samorządu terytorialnego. Przewiduje się, że dochody z tytułu opłat za rejestrację pozwolą jednostkom samorządu terytorialnego, jak również związkom sportowym na pokrycie wszystkich wydatków związanych z koniecznością świadczenia tych usług dla obywateli. W odniesieniu do związków sportowych należy dodać, że początkowo nie były one planowane jako organy rejestrujące, a przepisy projektu ustawy zostały zmienione w tym zakresie na wniosek samych zainteresowanych: PZŻ oraz PZMWiNW. Projektowane rozwiązanie polegające na sfinansowaniu zadań związków sportowych poprzez przyznanie im prawa do przychodów z tytułu opłaty za rejestrację jest analogiczne do istniejących w obecnym stanie prawnym (art. 26 § 1 ustawy z dnia

18 września 2001 r. – Kodeks morski oraz art. 70 ust. 3 i 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej).

Dalsze artykuły projektowanej ustawy zawierają przepisy karne, zmieniające, przejściowe oraz przepis końcowy.

Artykuł 19 przewiduje kary dla właściciela jednostki pływającej, który nie dopełnia obowiązku rejestracji, przekazania informacji zgodnie z art. 10 ust. 2 lub samodzielnie pomierzając jednostkę podaje nieprawdziwe dane o jej wymiarach lub mocy napędu. Przepisy przewidują w takich przypadkach możliwość ukarania grzywną (do 500 zł) przez Policję, Straż Graniczną lub upoważnionych pracowników urzędu morskiego lub urzędu żeglugi śródlądowej.

Zgodnie z art. 20 odpowiednio dostosowane do przepisów ustawy zostanie brzmienie art. 20, art. 21 i art. 27a ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym.

Zgodnie z art. 21 w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej wprowadzone zostaną następujące zmiany:

- 1) zmieniono brzmienie art. 1 ust. 3 wskazując, że przepisy ustawy stosować się będzie do wszystkich statków do połowu ryb (dotychczas tylko do zarobkowego połowu ryb), także poza śródlądowymi drogami wodnymi. Zmiana ta ma na celu wyraźne wskazanie, że wszystkie jednostki do połowu, w tym do amatorskiego połowu ryb, muszą być oznakowane zgodnie z przepisami. Z uwagi na zniesienie obowiązku rejestracji w stosunku do małych jednostek do amatorskiego połowu ryb, konieczne jest zapewnienie możliwości identyfikacji tych jednostek przez organy Państwowej Straży Rybackiej;
- 2) w art. 5 dodano m.in. definicje jachtu rekreacyjnego i komercyjnego celem zharmonizowania przepisów dotyczących jachtów morskich i śródlądowych;
- 3) brzmienie art. 18 musi ulec zmianie w związku z zakończeniem prowadzenia rejestrów przez polskie związki sportowe oraz przez starostów na podstawie dotychczasowego art. 20 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym;
- 4) brzmienie art. 19, art. 19a i art. 20 zostało dostosowane do zmian w procedurze rejestracji przewidzianych projektowaną ustawą i w związku z likwidacją dotychczasowych rejestrów prowadzonych przez związki sportowe i starostów;

- 5) art. 21 otrzymuje nowe brzmienie w związku z koniecznością oznakowania statków zarejestrowanych na podstawie ustawy;
- 6) uchylenie ust. 2 w art. 23 oraz art. 24a związane jest z zaprzestaniem pobierania opłat za rejestrację przez związki sportowe oraz brakiem potrzeby regulowania w rozporządzeniach kwestii prowadzenia rejestrów przez związki sportowe;
- 7) zgodnie z brzmieniem dodawanego art. 27a statki morskie uzyskają możliwość żeglugi po wodach śródlądowych. Dotychczas rejony żeglugi wpisywane w karcie bezpieczeństwa uniemożliwiały legalną żeglugę na wodach śródlądowych. Przewidziano również zakres obowiązkowego wyposażenia takich jednostek zmniejszając wymagania do takich, jakie obowiązują jachty morskie w żegludze na akwenach treningowych (aby nie było obowiązku np. posiadania tratwy ratunkowej czy urządzeń łączności potrzebnych na wodach morskich);
- 8) proponowane brzmienie art. 34i, art. 34j i art. 34k uwzględnia wprowadzony podział na jachty rekreacyjne i komercyjne. Jachty rekreacyjne zostaną zwolnione z obowiązku przeglądów technicznych oraz posiadania dokumentu bezpieczeństwa. Obowiązkowym przeglądom technicznym podlegać natomiast będą jednostki komercyjne, których długość przekracza 7,5 m lub moc maszyn przekracza 15 kW. Przeglądy techniczne odbywać się będą raz na pięć lat, przy czym nowe jachty, posiadające oznakowanie CE zgodnie z wymogami dyrektywy RCD, za wyjątkiem jednostek posiadających certyfikację w oparciu o moduł A, Aa lub A1, czyli bez udziału zewnętrznej jednostki notyfikującej, zostaną zwolnione z obowiązku przeglądów przez okres 10 lat;
- 9) w art. 70 skreśla się ust. 3 i 5, a w załączniku do ustawy – dział IIIa, które to przepisy dotyczą opłat za rejestrację w związkach sportowych.

Zgodnie z art. 22 w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski wprowadzone zostaną następujące zmiany:

- 1) w art. 4 usunięto pojęcie „statków morskich używanych do celów sportowych i rekreacyjnych”. Wyłączenie stosowania przepisów ustawy – Kodeks morski w odniesieniu do ww. jednostek przeniesiono do art. 4a;
- 2) w dodawanym art. 4a wskazano, że pod pojęciem „statków morskich używanych do celów sportowych i rekreacyjnych” należy rozumieć zarówno jachty rekreacyjne,

jak i komercyjne oraz w jakim zakresie do jachtów stosuje się ustawę – Kodeks morski. Proponowana zmiana wynika z faktu, że inne akty prawne, w szczególności ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, wprowadziły podział na jachty rekreacyjne i komercyjne. Obecna redakcja art. 4 i innych artykułów ustawy – Kodeks morski wymagały doprecyzowania ze względu na liczne rozbieżności interpretacyjne, czy przepisy te dotyczą wszystkich jachtów czy tylko jachtów rekreacyjnych;

- 3) brzmienie art. 12 § 2a wymaga zmiany w związku z faktem, że nazwa statku morskiego używanego do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości do 24 m, rejestrowanego na podstawie projektowanej ustawy nie będzie wymagała zatwierdzenia;
- 4) brzmienie art. 23 § 3 wymaga zmiany w związku ze zmianą organu rejestracyjnego dla jachtów morskich. Przepis ten wskazuje, że w odniesieniu do tych statków w zakresie rejestracji stosuje się przepisy projektowanej ustawy;
- 5) brzmienie art. 26 wymaga zmiany w związku z faktem, że PZZ nie będzie pobierał opłat rejestrowych za rejestrację w polskim rejestrze jachtów;
- 6) zmiana brzmienia art. 39 § 1 jest związana z koniecznością uwzględnienia zmian w zakresie organu rejestrowego wprowadzonych ustawą.

Zgodnie z art. 23 w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim wprowadzone zostaną dwie zmiany. Pierwsza zmiana ma na celu ujednoczenie we wszystkich 3 aktach (tj. w ustawie o bezpieczeństwie morskim, ustawie o żegludze śródlądowej i procedowanym projekcie ustawy) definicji jachtu komercyjnego. Druga zmiana umożliwi Prezesowi ULC, jako organowi właściwemu w sprawach systemu COSPAS – SARSAT, prowadzenie ewidencji morskich nadajników sygnału niebezpieczeństwa. Przepis ten nie zmieni stanu faktycznego, gdyż również w chwili obecnej ewidencja radiopław alarmowych EPIRB jest prowadzona przez Prezesa ULC w oparciu o porozumienie o współpracy zawarte między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a Prezesem ULC w 2013 r.

Art. 24 przewiduje likwidację dotychczasowych, rozproszonych rejestrów, w miejsce których utworzony zostanie rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

Art. 25 i art. 26 przewidują utworzenie rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m i powierzenie zadania polegającego na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestracji jachtów i innych jednostek pływających Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Zgodnie z art. 27 przez okres 90 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy podmioty prowadzące rejestry jachtów i sprzętu pływającego na podstawie dotychczasowych przepisów, tj. związki sportowe i starostowie, będą zobowiązane utrzymywać prowadzone dotychczas rejestry do celów archiwalnych.

Art. 28 przewiduje konieczność etapowej wymiany dokumentów rejestracyjnych wydanych na podstawie dotychczas obowiązujących przepisów. Zachowają one czasowo swoją ważność, aby zapewnić możliwość płynnej wymiany starych dokumentów na nowe.

Projektodawca rozważał różne możliwe rozwiązania w tym zakresie. Z całą pewnością obowiązek powtórnej rejestracji oraz obowiązek związany z koniecznością oznakowania jednostki nowymi numerami rejestracyjnymi jest niedogodnością dla właścicieli jednostek zarejestrowanych. Jednocześnie z zebranych informacji wynika, że dane w istniejących rejestrach są w dużej mierze nieaktualne i przed ich importem do rejestru konieczne byłoby wezwanie wszystkich właścicieli do ich potwierdzenia i uzupełnienia, co również byłoby procedurą uciążliwą, a dodatkowo wiązało się z ogromnymi kosztami przejścia i uporządkowania dotychczasowych rejestrów prowadzonych w praktyce przez kilkaset podmiotów. Mając na uwadze stanowiska zgłoszone w ramach konsultacji publicznych, zdecydowano się na wprowadzenie rozwiązań, które powinny zmniejszyć poczucie uciążliwości i niedogodności w sytuacji konieczności powtórnej rejestracji (m.in. zniżki w opłatach z 60 do 30 zł, możliwość zachowania nr POL i nr PL, ułatwienia proceduralne dla osób rejestrujących jednostkę w tym samym miejscu). Z uwagi na możliwość zachowania nr POL w przypadku jachtów morskich powtórna rejestracja nie będzie wiązać się z koniecznością wymiany pozwolenia radiowego w Urzędzie Komunikacji Elektronicznej czy powtórnej rejestracji radiopławy alarmowej EPIRB w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

Koszty rejestracji jednostki pływającej dla obywateli chcących zarejestrować jednostkę po raz pierwszy nie zmieniają się znacząco. Przewidywany koszt rejestracji na nowych

zasadach wyniesie 60 zł. W chwili obecnej chcąc zarejestrować jednostkę i otrzymać dowód lub zaświadczenie, trzeba się liczyć z następującymi kosztami:

- 1) PZŻ – 60 PLN – 375 PLN, w zależności od wielkości jednostki,
- 2) PZMWiNW – 60 PLN – 150 PLN, (wyższe opłaty za wydanie dokumentów w ciągu 5 dni),
- 3) starostwo – 17 PLN.

Wszystkie jednostki posiadające deklarację zgodności CE zgodnie z wymogami dyrektywy RCD określającej zasadnicze wymagania dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych oraz pozostałe o długości do 14 m będą zwolnione z obowiązku pomierzania przez organ uprawniony, co dalej obniży koszty związane z rejestracją tych jednostek.

Analizując przewidywany wpływ projektowanych regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a w szczególności na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw należy wskazać, że projektowane zmiany powinny przyczynić się do wzrostu zaufania konsumentów usług turystycznych związanych z żeglarstwem na wodach śródlądowych do podmiotów świadczących te usługi, co może przełożyć się na wzrost koniunktury na rynku usług turystycznych związanych z żeglarstwem, a co za tym idzie do wzrostu rentowności działalności przedsiębiorców.

Do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych, zachowano w mocy przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie nadawania i zatwierdzania nazwy statku morskiego (Dz. U. poz. 1237) oraz rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 12 listopada 2001 r. w sprawie połowu ryb oraz warunków chowu, hodowli i połowu innych organizmów żyjących w wodzie (Dz. U. poz. 1559, z późn. zm.).

Art. 30 i art. 31 przewidują maksymalny limit wydatków budżetu państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego będących skutkiem ustawy.

Zgodnie z przepisem art. 32 ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., z wyjątkiem art. 26 i art. 30, dotyczących budowy systemu teleinformatycznego oraz reguły wydatkowej na lata 2018 i 2019, które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Długa *vacatio legis* wiąże się z koniecznością utworzenia systemu

teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji jachtów. Po konsultacjach ze środowiskiem żeglarskim oraz przyszłymi organami rejestrującymi uznano również, że aby zmiana przepisów była najmniej uciążliwa, nie powinno się jej wprowadzać bezpośrednio przed ani w trakcie sezonu nawigacyjnego, czyli w miesiącach od kwietnia do listopada.

Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt nie podlega procedurze notyfikacji.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa nie zawiera regulacji podlegających opiniowaniu, dokonaniu powiadomienia, konsultacji albo uzgodnieniu z organami i instytucjami UE, w tym EBC.

Projektowana ustawa nie wpłynie niekorzystnie na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk – Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka – Główny specjalista Departament Gospodarki Morskiej Tel.: 22 583-850-82, email: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl</p> <p>Paweł Krężel – Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej tel. 22 583-85-70, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 03.01.2018 r.</p> <p>Źródło: Inne Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac: UD 225</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy został przygotowany w celu:

- 1) uproszczenia i uporządkowania przepisów w zakresie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Obecnie istnieje 6 różnych rejestrów dla jachtów śródlądowych i morskich, prowadzonych przez 5 podmiotów (Polski Związek Żeglarski (PZZ), Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego (PZMiNW), Izby Morskie, Urzędy Morskie, starostowie);
- 2) uproszczenia procesu rejestracji i umożliwienia rejestracji oraz aktualizacji danych po złożeniu wniosku w formie elektronicznej, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom obywateli i środowisk żeglarskich;
- 3) poprawienia nadzoru nad rejestracją jednostek o długości do 24 m przez administrację morską i żeglugi śródlądowej (Obecnie rejestry są rozproszone i prowadzone m.in. przez związki sportowe, co utrudnia nadzór nad ich prowadzeniem.);
- 4) stworzenia rozwiązań legislacyjnych umożliwiających powstanie elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów w celu zapewnienia stałego dostępu do danych (24/7) dla służb ratowniczych, organów ścigania i administracji państwowej (Obecnie nie istnieje elektroniczny rejestr, w którym służby ratownicze mogą potwierdzić dane jachtu po otrzymaniu wezwania pomocy, co niejednokrotnie znacznie wydłuża czas dotarcia z pomocą.);
- 5) zharmonizowania wymogów dla jednostek morskich i śródlądowych, w tym wprowadzenia pojęcia jachtu komercyjnego w przepisach ustawy o żegludze śródlądowej (Obecnie decyzję o rejestracji jachtu w danym rejestrze armatorzy podejmują niejednokrotnie kierując się oceną wymagań nakładanych na dany rodzaj jednostek, a nie faktycznym zamiarem eksploatacji jednostki na danym akwenu i z danym przeznaczeniem. Zróżnicowane wymogi nie mają uzasadnienia merytorycznego, a utrudniają orientację w obowiązujących przepisach adresatom norm prawnych.);
- 6) stworzenia jednego wzoru dokumentu rejestracyjnego, będącego jednocześnie dowodem polskiej przynależności państwowej i dowodem własności jednostki, oraz stworzenia mechanizmów utrudniających powtórna legalizację skradzionych jednostek pływających oraz silników zaburtowych, a jednocześnie ułatwiających wykrywanie i ściganie sprawców tych przestępstw;
- 7) uwzględnienia wniosków Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich w zakresie potrzeby wpisywania do dokumentu rejestracyjnego maksymalnej liczby osób na pokładzie oraz granicznych warunków uprawiania żeglugi.

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

Projekt ustawy przewiduje:

- 1) stworzenie jednego rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (obejmującego jednostki śródlądowe i morskie, żaglowe i motorowe, w tym przeznaczone do połowu ryb) z pozostawieniem możliwości rejestracji w Izbach Morskich w przypadku hipoteki morskiej. Przejrzysty i przyjazny dla odbiorcy system rejestracji;
- 2) rejestrację w starostwach i polskich związkach sportowych, aby zapewnić łatwy dostęp dla obywateli i równoległą możliwość składania wniosków drogą elektroniczną (e-PUAP);
- 3) stworzenie elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów w celu zapewnienia stałego dostępu do danych (24/7) dla służb ratowniczych i administracji państwowej;
- 4) jeden wzór dokumentu rejestracyjnego o prostej i funkcjonalnej formie, zawierający informację o podstawowych parametrach jednostki oraz dane niezbędne dla bezpieczeństwa (tj. maksymalnej liczbę osób na pokładzie oraz maksymalną siłę wiatru oraz wysokość fali). Pozostałe dane (w tym podawane dobrowolnie dla zwiększenia

- skuteczności prowadzonych akcji ratunkowych i wykrywalności sprawców kradzieży) będą dostępne w elektronicznej bazie danych i można je będzie aktualizować na wniosek właściciela za pośrednictwem e-PUAP;
- 5) oznakowanie wszystkich jednostek, które nie posiadają numeru identyfikacyjnego, indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI);
 - 6) wprowadzenie obowiązku informowania o zbyciu i wyrejestrowania jednostki w celu zapewnienia, że informacje gromadzone w elektronicznej bazie danych są aktualne;
 - 7) etapową wymianę dotychczasowych dokumentów rejestracyjnych na nowe, w ciągu 30 miesięcy od daty wejścia w życie ustawy;
 - 8) pozostawienie dotychczasowej dokumentacji w zakresie rejestracji u podmiotów ją prowadzących (tj. starostów i polskich związków sportowych: PZZ i PZMiNW). Zobowiązanie tych podmiotów do utrzymywania dokumentacji archiwalnej przez 5 lat po planowanym zakończeniu wymiany dokumentów.

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 drogach wodnych nie są objęte prawem europejskim ani międzynarodowym, zatem w poszczególnych krajach przyjęto różne rozwiązania.

W większości państw funkcjonują rejestry prowadzone przez administrację państwową (trudno znaleźć rozwiązania analogiczne do istniejących obecnie, powierzenia prowadzenia rejestrów związkowi sportowemu), w których jachty mogą być rejestrowane przy zastosowaniu znacznie uproszczonej procedury w stosunku do statków podlegających Konwencji Międzynarodowej (podobnie jak w procedowanym projekcie).

Przykładowo w Finlandii istnieje jeden rejestr wszystkich jednostek pływających (Watercraft Register) prowadzony w formie elektronicznej przez administrację państwową (Finnish Transport Safety Agency). Obowiązek rejestracji dotyczy wszystkich jednostek pływających o długości co najmniej 5,5 m lub wyposażonych w napęd mechaniczny o mocy przekraczającej 15 kW. Podobnie jak w Polsce, wprowadzone rozwiązania mają służyć zwiększeniu poziomu bezpieczeństwa poprzez:

- umożliwienie szybkiego dostępu do informacji służbom ratunkowym (baza danych dostępna 24/7);
- utrudnienie legalizacji skradzionych jednostek;
- umieszczanie w dowodzie rejestracyjnym informacji, takich jak maksymalna liczba osób na pokładzie i kategoria projektowa jednostki.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele jednostek pływających o długości do 24 m	120 000 (ww. wielkość ma charakter szacunkowy – z zebranych przez MG MiŻŚ informacji wynika, że w chwili obecnej zarejestrowane jest ok. 320 000 jednostek, przy czym liczba ta może obejmować znaczącą liczbę „martwych rejestracji”, w stosunku do których nie dopełniono obowiązku wyrejestrowania)	szacunki własne na podstawie danych uzyskanych z obecnie istniejących rejestrów	<ul style="list-style-type: none"> – uproszczenie systemu rejestracji, przepisów prawa i procedur; – otrzymanie dowodu rejestracyjnego o wygodnej formie oraz będącego dowodem własności; – zwolnienie z obowiązku rejestracji jednostek przeznaczonych do amatorskiego połowu ryb o długości do 7,5 m i napędzie mechanicznym o mocy nie przekraczającej 15 kW; – nałożenie obowiązku rejestracji na śródlądowe jachty żaglowe o długości od 7,5 do 12 m; – konieczność przerejestrowania w ciągu 30 miesięcy od daty wejścia w życie ustawy;
starostowie	380 powiatów w Polsce, ok. 17 000 jednostek pływających rocznie	nie dotyczy	<ul style="list-style-type: none"> – zaprzestanie prowadzenia rejestrów na podstawie art. 20 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym i utrzymywanie dokumentacji archiwalnej przez okres 90 miesięcy od

		<p>dnia wejścia w życie ustawy;</p> <ul style="list-style-type: none"> – rejestrowanie jachtów oraz innych jednostek pływających o długości do 24 m. <p>Nie przewiduje się znaczącej zmiany zakresu obowiązków starostów w związku ze zmianą przepisów w zakresie rejestracji. Wielu właścicieli jachtów zarejestrowało jednostki zgodnie z przepisami ustawy o rybnictwie śródlądowym (w rejestrach starostw obecnie znajduje się ok. 300 000 jednostek pływających). Obecnie w starostwach rejestrowanych jest ok. 17 000 jednostek pływających rocznie (statystycznie ok. 45 jednostek pływających w 1 powiecie w ciągu 1 roku, choć pomiędzy powiatami występują różnice), natomiast w związkach sportowych (PZZ i PZMiNW) ok. 4400 jachtów rocznie. Planowana reforma nie wpłynie znacząco na liczbę wniosków o rejestrację obsługiwanych w starostwach, poza pierwszym okresem 30 miesięcy, kiedy wszyscy właściciele będą musieli zarejestrować swoje jednostki na nowych zasadach. Z drugiej strony liczba rejestracji jednostek pływających przeznaczonych do połowu ryb znacząco się zmniejszy, gdyż do tej pory rejestrowane musiały być wszystkie jednostki, a nowe regulacje przesuwają ten obowiązek na jednostki, których długość przekracza 7,5 m. Projektodawca przewidział obowiązek wymiany dokumentów etapami, w ciągu 30 miesięcy. Jednocześnie wejście w życie przepisów ustawy oznaczać będzie wiele ułatwień dla starostw:</p> <ul style="list-style-type: none"> – określenie i ujednoczenie wzoru wniosku o rejestrację; – określenie i ujednoczenie wzoru dowodu rejestracyjnego; – utworzenie rejestru w formie
--	--	---

			<p>elektronicznej.</p> <p>Wpływy z opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, przewidywane na kwotę 60 zł pomniejszone o 10 zł odprowadzane do budżetu państwa na utrzymanie systemu teleinformatycznego w przypadku nowej rejestracji, oraz 30 zł, w przypadku konieczności powtórnej rejestracji przewidzianej ustawą, pozwolą starostwom na poradzenie sobie z nowymi obowiązkami. Koszt produkcji dowodu rejestracyjnego w formie plastikowej karty wynosi ok. 20 zł (zgodnie ze wstępną ofertą przesłaną na zapytanie MGMIŻŚ przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych).</p>
Urząd Morski w Szczecinie	potrzeba 3 nowych stanowisk pracy	szacunki własne	<p>Aby zapewnić prawidłowe wypełnienie nowych obowiązków związanych z utworzeniem i administrowaniem elektronicznej bazy danych na potrzeby rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, Dyrektor UMS będzie musiał zatrudnić co najmniej 3 nowych pracowników, których obowiązki będą polegać na wdrażaniu i utrzymaniu systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji.</p>
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	potrzeba 2 nowych stanowisk pracy	szacunki własne	<p>Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będzie sprawował nadzór nad procesem rejestracji i będzie instancją odwoławczą dla decyzji organów rejestrujących. W celu sprawnego wypełniania obowiązków związanych z rozpatrywaniem odwołań i wydawaniem decyzji przez organ II instancji, konieczne będzie zreorganizowanie pracy MGMIŻŚ i powierzenie realizacji ww. zadań co najmniej 2 osobom.</p>
Osoby rejestrujące jacht/jednostkę po raz pierwszy	ok.20 000 osób rocznie	szacunki własne na podstawie danych za rok 2015 i 2016 przekazanych przez polskie związki sportowe i starostwa	<p>Możliwość skorzystania ze znacznie uproszczonej procedury, rejestracji w siedzibie starosty w bliskości miejsca zamieszkania lub drogą elektroniczną.</p>

Polski Związek Żeglarski	ok. 1500 jednostek rocznie	na podstawie przekazanych danych	Zaprzestanie prowadzenia rejestrów na podstawie: – art. 23 § 3 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks Morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66), – art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej i utrzymywanie dokumentacji archiwalnej przez okres 90 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Rejestrowanie jachtów na podstawie nowych przepisów.
Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego	ok. 2900 jednostek rocznie	na podstawie przekazanych danych	Zaprzestanie prowadzenia rejestru na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej i utrzymywanie dokumentacji archiwalnej przez okres 90 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Rejestrowanie jachtów na podstawie nowych przepisów.
Armatorzy śródlądowych jachtów komercyjnych	ok. 4500 jednostek	szacunki własne na podstawie danych o liczbie jednostek w rejestrach związków sportowych (ok. 17 500 jednostek)	Jachty komercyjne, których długość przekracza 7,5 m lub moc maszyn 15 kW, podlegać będą obowiązkowym przeoglądom technicznym. Wprowadzenie tego obowiązku ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa usługobiorców, czyli osób, które czarterują jachty, wykupują miejsca na obozach żeglarskich, szkoleniach czy rejsach. Będzie to również służyć zharmonizowaniu wymogów dla jachtów śródlądowych i morskich. Przeeglądy techniczne odbywać się będą raz na pięć lat, przy czym nowe jachty, posiadające oznakowanie CE zgodnie z wymogami dyrektywy RCD, zostaną zwolnione z obowiązku przeoglądów przez okres 10-ciu lat.

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

Projekt ustawy został zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz przesłany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1881) lub art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029):
 - a. Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych,
 - b. NSZZ „Solidarność”,
 - c. Forum Związków Zawodowych,
 - d. Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej,
 - e. Konfederacji „Lewiatan”,
 - f. Związku Pracodawców Business Centre Club,
 - g. Związku Rzemiosła Polskiego;

2. innych:

- h. Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego,
- i. Związku Powiatów Polskich,
- j. Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego,
- k. Polskiego Związku Żeglarskiego,
- l. Krajowej Izby Gospodarki Morskiej,
- m. Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych,
- n. Stowarzyszenia Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS,
- o. Akademii Kuznierewicza,
- p. Polskiego Rejestru Statków,
- q. Polskiej Izby Ubezpieczeń,
- r. Stowarzyszenia na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „RADA KAPITANÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ”,
- s. Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

W trakcie konsultacji publicznych trwających od 26 kwietnia 2017 r. do 29 maja 2017 r. wpłynęło 95 uwag od 26 podmiotów, a 1 podmiot przesłał stanowisko, że nie wnosi uwag. 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.

Konsultacje zostały podsumowane w raporcie: <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12297900/>

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... 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	0,00	2,31	2,31	2,61	1,43	1,43	1,43	1,43	1,43	1,43	1,44	17,25
budżet państwa – nowe rejestracje	0,00	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	2,20
budżet państwa – powstanie nowych etatów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa ogółem	0,00	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	2,20
NFZ	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,10
FUS	0,00	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,37
FP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	0,00	2,05	2,05	2,35	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,17	14,58
Wydatki ogółem	0,00	1,42	1,42	1,61	0,84	0,84	0,85	0,85	0,86	0,87	0,87	10,43
budżet państwa	0,00	0,22	0,22	0,22	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	0,27	0,27	2,44
JST	0,00	1,20	1,20	1,39	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	7,99
Saldo ogółem	0,00	0,89	0,89	1,00	0,59	0,59	0,58	0,58	0,57	0,56	0,57	6,82
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,02	-0,02	-0,03	-0,03	-0,04	-0,05	-0,05	-0,24
NFZ	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,10
FUS	0,00	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,37
FP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	0,00	0,85	0,85	0,96	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,57	6,59

Źródła finansowania	<p>Dla oszacowania dochodów i wydatków wyszczególnionych w tabeli powyżej przyjęto następujące założenia:</p> <p>I. Wejście w życie ustawy: 1 stycznia 2020 r.</p> <p>II. Rejestracja</p> <p>1. Z obecnych ok. 337 000 zarejestrowanych jednostek, zakłada się, że 120 000 zarejestruje się ponownie (pozostałe rejestracje to tzw. martwe rejestracje lub jednostki pływające, które nie będą miały obowiązku rejestracji zgodnie z nowymi przepisami). W okresie przejściowym 30 miesięcy przewidzianym na przerejestrowanie w pierwszym roku, tj. w 2020 r., nastąpi 36 000 powtórnych rejestracji, w kolejnym 2021 r. 36 000 powtórnych rejestracji i w ostatnim półroczu, tj. od</p>
---------------------	---

- 1 stycznia do 30 czerwca 2022 r. 48 000 rejestracji.
 2. Zakłada się, że 2/3 spośród armatorów powtórnie rejestrujących jednostki (tj. 79 200) zrobi to w starostwach, a 1/3 (tj. 40 800) w związkach sportowych (spośród tej liczby – 65% w PZMWiNW (tj. 26 520), a 35% w PZZ (tj. 14 280)).
 3. Opłata za powtórny rejestrację wyniesie 30 zł.
 4. Liczba nowych rejestracji pozostanie na podobnym jak dotychczas poziomie: w starostwach 17 200 rejestracji rocznie, w PZZ 1350, a w PZMWiNW 3050.
 5. Opłata za nową rejestrację wyniesie 60 zł.
 6. 25% jednostek spośród ogólnej liczby rejestracji w danym roku będzie miała podczas rejestracji nadawany oznakowanie kontrolne z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI).
 7. Opłata za oznakowanie kontrolne wyniesie 30 zł.
 8. Koszt produkcji dowodu rejestracyjnego wyniesie 20 zł.
 9. Organy rejestrujące będą odprowadzać do budżetu państwa część opłaty za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego w wysokości 10 zł na cele związane z utrzymaniem bazy danych.
 10. Koszt produkcji oznakowania kontrolnego wyniesie 20 zł.
- Zob. zestawienie tabelaryczne stanowiąca zał. nr 2 tabela nr 2

III. System teleinformatyczny dla potrzeb rejestracji

Zgodnie z przepisami ustawy, jej wejście w życie poprzedzi budowa systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m. Zadanie polegające na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego zrealizuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wydatki związane z tym zadaniem zostały ujęte w regule wydatkowej opisanej w art. 30. Zakłada się następujący horyzont czasowy i harmonogram działań:

1. Złożenie przez UMS dokumentów w konkursie w celu uzyskania finansowania z Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (POPC): I kwartał 2018 r.
2. Rozstrzygnięcie konkursu POPC, ogłoszenie przetargu i wyłonienie wykonawcy elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów i innych jednostek pływających: III kwartał 2018 r.
3. Rozpoczęcie budowy elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów i innych jednostek pływających: III–IV kwartał 2018 r.
4. Zakończenie budowy elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów i innych jednostek pływających i faza testowa: III–IV kwartał 2019 r.
5. Rozpoczęcie rejestracji zgodnie z przepisami ustawy: 1 stycznia 2020 r.

Koszt utworzenia systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji, obejmujący m.in. koszt wytworzenia oprogramowania oraz zakup infrastruktury, a także przeszkolenie pracowników organów rejestracyjnych, wyniesie ok. **3 499 198 zł** (uwzględniając wydatki poniesione przez Urząd Morski w Szczecinie w związku z potrzebą opracowania Studium Wykonalności w 2017 r.) i zostanie sfinansowany w ramach programu operacyjnego Polska Cyfrowa (koszty składowe zostały ujęte w tabelach w załącznikach).

Na etapie prac nad ustawą budżetową na 2019 r. MG MiŻŚ będzie wnioskował o ujęcie w rezerwie celowej przeznaczonej na współfinansowanie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich (cz. 83 poz. 8) kwoty w wysokości 3 040 382,06 zł (poniżej zestawienie tabelaryczne z uwzględnieniem podziału na poszczególne lata). Środki będą niezbędne na prefinansowanie projektu i zostaną zrefundowane po rozliczeniu projektu. W 2018 r. środki w wysokości 386 615,00 zł zostaną wygospodarowane w ramach cz. 21 – Gospodarka morska.

	2017	2018	2019	Ogółem
Wytworzenie oprogramowania			1 262 330,00	1 262 330,00
Zakup licencji oprogramowania standardowego:			9 000,00	119 000,00
Zespół projektowy			110 000,00	
Środowisko pracy systemu				
Zakup infrastruktury:				704 178,06
Zespół				

projektowy			53 700,00	
Środowisko produkcyjne/testowe/szkoleniowe/back'up			650 478,06	
Koszty szkoleń:				
1. Zespół projektowy		57 195,00		
2. Administratorzy i Help Desk			23 124,00	
3. Użytkownicy końcowi			264 370,00	344 689,00
Koszty osobowe		210 420,00	390 780,00	601 200,00
Inne:				
Studium Wykonalności	72 201,00	119 000,00	119 000,00	
Nadzór ekspercki			100 600,00	
Promocja			57 000,00	
Testy				
Ogółem	72 201,00	386 615,00	3 040 382,06	3 499 198,06

Urząd Morski w Szczecinie w latach 2014–2015 zrealizował projekt pn.: „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne” współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Program Infrastruktura i Środowisko. W ramach realizacji projektu Urząd Morski w Szczecinie zrealizował m.in. zadania inwestycyjne obejmujące budowę dwóch serwerowni zlokalizowanych w siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Świnoujściu oraz wyposażenia ich w zasobu infrastruktury teleinformatycznej służące do uruchomienia systemu teleinformatycznego odpowiedzialnego za zarządzanie infrastrukturą zapewniającą podejście do portów w Świnoujściu oraz Szczecinie. Przewiduje się częściowe wykorzystanie istniejących ww. zasobów dla potrzeb realizacji projektu budowy systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji, co ma kluczowe znaczenie dla obniżenia kosztów realizacji inwestycji.

Koszty osobowe związane z potrzebą wdrożenia i utrzymania systemu teleinformatycznego w kolejnych latach to ok. 125 277 zł rocznie, począwszy od 2019 r. z uwzględnieniem wskaźnika CPI:

Od początku 2019 r. w UMS zatrudnione zostaną 2 dodatkowe osoby (dodatkowo jedno stanowisko pracy konieczne dla zapewnienia realizacji zadań związanych z administrowaniem systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji, zostanie utworzone w ramach reorganizacji pracy urzędu morskiego w Szczecinie, a jego finansowanie odbywać się będzie w ramach funduszu wynagrodzeń pozostającego w dyspozycji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, bez konieczności dodatkowych zwiększeń).

Przyjęto, że dla zapewnienia realizacji nowych obowiązków związanych z zapewnieniem prawidłowej obsługi bazy danych niezbędne będzie zatrudnienie informatyków (specjalistów do spraw utrzymania i wdrażania systemów teleinformatycznych), wykonujących również zadania administratorów bazy danych oraz „helpdesk” dla organów rejestrujących. W oparciu o średnią wynagrodzeń pracowników służby cywilnej w UMS w projekcie ustawy budżetowej na rok 2018, **szacuje się, że koszt utworzenia 1 etatu w Urzędzie Morskim w Szczecinie w skali miesiąca wyniesie 5220 zł, co w skali roku daje kwotę 62 639 zł.**

Przyjęto, że nowe etaty w UMS powinny powstać od początku 2019 r.

Suma kosztów związanych z utworzeniem dwóch nowych etatów w UMS w 2019 r. i latach następnym wynosi:

$62\,639\text{ zł} * 2\text{ etaty} = 125\,277\text{ zł (rocznie)}$

Zakres obowiązków 2 dodatkowych osób zatrudnionych w UMS będzie obejmował zadania związane z wdrożeniem systemu informatycznego (w 2019 r.) oraz jego utrzymaniem, rozbudową

i dostosowaniami do zmian w prawie (począwszy od 2020 r.). UMS planuje zatrudnienie inżynierów informatyków, którzy będą w stanie realizować przynajmniej część zadań związanych z wprowadzaniem zmian w systemie o niewielkim zakresie. Będzie to korzystne dla budżetu, pozwoli bowiem uniknąć zlecenia dokonywania zmian w systemie zewnętrznym podmiotom, których stawki za tego rodzaju usługi są znacznie wyższe.

Koszty zapewnienia trwałości projektu – 89 000 zł rocznie, począwszy od 2020 r., z uwzględnieniem wskaźnika CPI

Powyższa kwota obejmuje:

1. Koszty odnawiania licencji oprogramowania – 5000 zł;
2. Koszty wprowadzania zmian w oprogramowaniu w zakresie dostosowania do zmieniających się przepisów prawa – 40 000 zł;
3. Zwiększone zużycie energii elektrycznej – 12 000 zł;
4. Ubezpieczenie sprzętu – 3 000 zł;
5. Bieżące utrzymanie urządzeń – 6000 zł;
6. Okresowe zakupy materiałów eksploatacyjnych – 6000 zł;
7. Naprawy sprzętu komputerowego i elektronicznego – 5000 zł;
8. Szkolenia – 12 000 zł.

Mając na uwadze:

– konieczność realizacji nowych zadań,

– a także fakt, że część opłaty związanej z rejestracją, w wysokości 10 zł, będzie odprowadzana przez organ rejestrujący do budżetu państwa, w związku z potrzebą pokrycia z budżetu państwa kosztów utrzymywania systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji, przedstawione koszty osobowe związane z potrzebą wdrożenia i utrzymania bazy danych oraz koszty zapewnienia trwałości projektu zostaną pokryte z dodatkowych, nowych środków przyznanych dla części 21 budżetu państwa.

IV. Nowe zadania realizowane w MGMiŻŚ

Przyjęto, że dla zapewnienia realizacji nowych obowiązków związanych z wydawaniem decyzji w sprawie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m w II instancji konieczne będzie zreorganizowanie pracy MGMiŻŚ i powierzenie realizacji ww. zadań co najmniej 2 osobom. Nowe stanowiska pracy zostaną utworzone w ramach reorganizacji pracy MGMiŻŚ, w ramach funduszu wynagrodzeń pozostającego w dyspozycji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, bez dodatkowych zwiększeń.

V. Podsumowanie wszystkich składowych dochodów i wydatków ujętych w zestawieniu tabelarycznym

1. Na dochody budżetu państwa złożyły się:

- a) część opłaty za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego w wysokości 10 zł odprowadzana przez organy rejestrujące do budżetu państwa na cele związane z utrzymaniem bazy danych (21 600 nowych rejestracji w ciągu 1 roku * 10 zł opłaty = **216 000 zł** rocznie) oraz
- b) część podatku od osób fizycznych odprowadzanego w związku z powstaniem 2 nowych etatów w Urzędzie Morskim w Szczecinie:
 $156 \text{ zł} * 2 \text{ etaty} * 12 \text{ miesięcy} = \mathbf{3744 \text{ zł}}$ rocznie (powiększane w kolejnych latach o wskaźnik CPI).

Z uwagi na zaokrąglenie do 2 miejsc po przecinku zostały one ujęte w tabeli jako 0 zł.

2. W tabeli dochodów uwzględniono również wpływy NFZ, FUS i FP z danin publicznych odprowadzane w związku z powstaniem 2 nowych etatów w UMS:

- a) FUS (składki finansowane przez pracodawcę – 17,19% i pracownika 13,71 = 30,90%) $1\ 348,00 \text{ zł} * 2 \text{ etaty} * 12 \text{ miesięcy} = \mathbf{32\ 352 \text{ zł}}$ rocznie (powiększane w kolejnych latach o wskaźnik CPI);
- b) FP (składka finansowana przez pracodawcę 2,45%)
 $107,00 \text{ zł} * 2 \text{ etaty} * 12 \text{ miesięcy} = \mathbf{2586 \text{ zł}}$ rocznie (powiększane w kolejnych latach o wskaźnik CPI); z uwagi na zaokrąglenie do 2 miejsc po przecinku zostały one ujęte w tabeli jako 0 zł;
- c) NFZ (składka na ubezpieczenie zdrowotne 9%)
 $339,00 \text{ zł} * 2 \text{ etaty} * 12 \text{ miesięcy} = \mathbf{8136 \text{ zł}}$ rocznie (powiększane w kolejnych latach o wskaźnik CPI);

3. Dochody jednostek samorządu terytorialnego (JST) jako organów rejestrujących szacowano przyjmując dochody z opłat za nową rejestrację (liczba nowych rejestracji: 17 200 przemnożona przez kwotę 60 zł), powtórzną rejestrację (liczba powtórnych rejestracji w danym roku przemnożona przez kwotę 30 zł) oraz dochody za wydanie oznakowania kontrolnego z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) – odpowiednio 25% ogólnej liczby rejestracji w danym roku pomnożone

	<p>przez 20 zł (zgodnie z założeniami przedstawionymi w pkt II Rejestracja). Suma dochodów JST została powiększona o wpływy z podatku od osób fizycznych odprowadzanego w związku z powstaniem 2 nowych etatów w Urzędzie Morskim w Szczecinie: $164 \text{ zł} * 2 \text{ etaty} * 12 \text{ miesięcy} = 3936 \text{ zł}$ rocznie (powiększane w kolejnych latach o wskaźnik CPI)</p> <p>4. Wydatki budżetu państwa szacowano biorąc pod uwagę:</p> <p>a) koszty osobowe utrzymania i wdrożenia systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji – 125 280 zł rocznie, które będą musiały zostać zapewnione w budżecie Urzędu Morskiego w Szczecinie (cz.21 budżetu państwa);</p> <p>b) koszty zapewnienia trwałości projektu: 89 000 zł rocznie, począwszy od 2020 r. które będą musiały zostać zapewnione w budżecie Urzędu Morskiego w Szczecinie (cz. 21 budżetu państwa).</p> <p>Dodatkowo należy pamiętać o kosztach wdrożenia systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji jachtów (nie ujętych w tabeli):</p> <p>a) koszty utworzenia systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji, w sumie 3 499 198,06 zł, które zostaną sfinansowane w ramach POPC, w tym (w 2017 r. – 72 201 zł, w 2018 r. 386 615 zł i w 2019 r. – 3 040 382,06 zł);</p> <p>b) koszty osobowe związane z potrzebą wdrożenia systemu teleinformatycznego w 2019 r. – 125 280 zł.</p> <p>5. Na wydatki jednostek samorządu terytorialnego (JST) jako organów rejestrujących złożyły się koszty produkcji dowodu rejestracyjnego (liczba rejestracji w danym roku przemnożona przez kwotę 20 zł) oraz oznakowania kontrolnego (25% ogólnej liczby rejestracji w danym roku przemnożona przez kwotę 20 zł) oraz konieczność odprowadzenia części opłaty za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego w wysokości 10 zł do budżetu centralnego.</p>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

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 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0,00	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,70
	PZZ i PZMWiNW	0,00	0,30	0,30	0,15	0,15	0,15	2,0
	właściciele jachtów, którzy ponownie zarejestrują jednostkę	0,00	-1,08	-1,08	0,00	0,00	0,00	-3,60
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jachty komercyjne, których długość przekracza 7,5 m lub moc maszyn 15 kW, podlegać będą obowiązkowym przeglądom technicznym. Wprowadzenie tego obowiązku ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa usługobiorców, czyli osób, które czarterują jachty, wykupują miejsca na obozach żeglarskich, szkoleniach czy rejsach. Jednocześnie projektowane zmiany powinny przyczynić się do wzrostu zaufania konsumentów usług turystycznych związanych z żeglarstwem na wodach śródlądowych do podmiotów świadczących te usługi, co może przełożyć się na wzrost koniunktury na rynku usług turystycznych związanych z żeglarstwem, a co za tym idzie do wzrostu rentowności działalności przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Regulacja pozytywnie wpłynie na poziom bezpieczeństwa klientów podmiotów oferujących usługi turystyczne związane z żeglarstwem.						
Niemierzalne								

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Kwoty wskazane w tabeli wyliczono przyjmując, że (zob. szczegółowe wyliczenia: zał. nr 2 tabela nr 7):</p> <p>I. Obowiązek powtórnej rejestracji</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Obowiązek powtórnej rejestracji obejmie 120 000 właścicieli jednostek pływających. 2. W okresie przejściowym 30 miesięcy, przewidzianym na przerejestrowanie: <ul style="list-style-type: none"> – w ciągu pierwszych 12 miesięcy, tj. w 2020 r., nastąpi 36 000 powtórnych rejestracji, – w kolejnych 12 miesięcy, tj. w 2021 r. nastąpi 36 000 powtórnych rejestracji, – w ostatnim półroczu, tj. od 1 stycznia do 30 czerwca 2022 r. nastąpi 48 000 powtórnych rejestracji. 3. Opłata za powtórna rejestrację wyniesie 30 zł. <p>II. Koszty nowej rejestracji</p> <p>Koszty nowej rejestracji jednostki pływającej dla obywateli nie zmieniają się znacząco. Przewidywany koszt rejestracji na nowych zasadach wyniesie 60 zł. W chwili obecnej chcąc zarejestrować jednostkę i otrzymać dowód lub zaświadczenie, trzeba się liczyć z następującymi kosztami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) PZŻ – od 60 zł do 375 zł, w zależności od wielkości jednostki, przy czym dla jednostki w przedziale 7-9 m – 90 zł 2) PZMWiNW – od 60 zł do 150 zł, (wyższe opłaty za wydanie dokumentów w ciągu 5 dni), 3) starostwo – 17 zł (rejestracja w starostwie nie stanowi dowodu własności jednostki). <p>Ww. koszty nie obejmują jednak innych opłat wiążących się z rejestracją, takich jak konieczność opłacenia rzeczoznawcy, który potwierdzi wymiary jachtu. Zgodnie z przepisami ustawy wszystkie jednostki posiadające Deklarację zgodności zgodnie z wymogami dyrektywy RCD określającej zasadnicze wymagania dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych oraz pozostałe o długości do 14 m i o mocy napędu mechanicznego do 20 kW, będą zwolnione z obowiązku pomierzania przez organ uprawniony, co dalej obniży koszty związane z rejestracją tych jednostek.</p> <p>Należy podkreślić, że z obowiązku rejestracyjnego zostanie zwolniona znaczna część jednostek pływających przeznaczonych do amatorskiego połowu ryb (w tej chwili podlegają obowiązkowi rejestracji bez względu na parametry, a będą podlegać tylko jednostki, których długość przekracza 7,5 m lub moc silnika 15 kW).</p> <p>Projekty aktów wykonawczych przewidują również możliwość zachowania dotychczasowych numerów rejestracyjnych, aby nie było konieczności powtórnej oznakowania jednostki pływającej (i ponoszenia związanych z tym kosztów).</p> <p>III. Ostateczne wyliczenia dla właścicieli jachtów:</p> <p>Mając na uwadze pkt I i II, w tabeli w pkt 7 OSR ujęto tylko koszty powtórnej rejestracji (gdyż dla nowych rejestracji koszty nie ulegną zmianie), odpowiednio:</p> <p>1 rok (2020 r. – uruchomienie rejestracji na nowych zasadach od 1.01.2020 r.) – 36 000 powtórnych rejestracji * 30 zł (opłata za rejestrację) = 1 080 000 zł = 1,08 mln zł</p> <p>2 rok (2021 r.) – 36 000 powtórnych rejestracji * 30 zł (opłata za rejestrację) = 1 080 000 zł = 1,08 mln zł</p> <p>3 rok (2022 r. – ostatni rok wymiany dokumentów) 48 000 powtórnych rejestracji * 30 zł = 1 440 000 zł = 1,44 mln zł</p> <p>Łącznie 2020 r. + 2021 r. + 2022 r. = 1 080 000 zł + 1 080 000 zł + 1 440 000 zł = 3 600 000 zł = 3,6 mln zł</p> <p>IV. Dla rodziny, obywateli oraz gospodarstw domowych uwzględniono powstanie 2 nowych etatów w Urzędzie Morskim w Szczecinie:</p> <p>3 106,00 zł (wynagrodzenie netto) * 2 etaty * 12 miesięcy = 74 544 zł rocznie (powiększane w kolejnych latach o wskaźnik CPI).</p> <p>V. Kwoty dla PZŻ i PZMWiNW jako organów rejestrujących wyliczono przyjmując, że na dochody ogółem złożą się: dochody z opłat za rejestrację, w tym powtórna rejestrację, oraz dochody za wydanie oznakowania kontrolnego z indywidualnym numerem identyfikującym (INI). Na wydatki organów rejestrujących złożyły się koszty produkcji dowodu rejestracyjnego oraz oznakowania kontrolnego, oraz konieczność odprowadzenia części opłaty za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego w wysokości 10 zł do budżetu centralnego (zob. też zał. nr 2 tabela nr 2).</p>
---	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Komentarz:</p> <p>Po wejściu w życie ustawy armator rejestrujący jednostkę do 24 m nie będzie musiał wcześniej zatwierdzać nazwy, a armatorzy jednostek o długości nieprzekraczającej 14 m i mocy napędu mechanicznego nieprzekraczającej 20 kW będą mogli samodzielnie pomierzyć jednostkę. Z obowiązku pomierzenia zwolnieni będą również armatorzy jednostek posiadających Deklarację zgodności zgodnie z wymogami dyrektywy RCD określającej zasadnicze wymagania dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych. Wniosek o rejestrację można będzie złożyć drogą elektroniczną (e-PUAP) lub w nieodległym od miejsca zamieszkania urzędzie (starostwie). Proces rejestracji zostanie mocno uproszczony i będzie wymagał bardzo niewielu dokumentów. Dowód rejestracyjny będzie miał prostą i wygodną formę plastikowej karty.</p>	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie ustawy oznaczać będzie możliwość załatwienia spraw związanych z rejestracją sprzętu pływającego za pośrednictwem Internetu i skrzynki podawczej e-PUAP. Umożliwi również stworzenie elektronicznej bazy danych i stały dostęp do informacji o jednostkach pływających dla służb ratowniczych oraz administracji.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi od chwili jego wejścia w życie.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ewaluacja efektów projektu nastąpi po trzech latach od wejścia w życie ustawy. Mierniki jakie zostaną zastosowane: <ul style="list-style-type: none"> – liczba wniosków o rejestrację złożonych drogą elektroniczną w stosunku do ogólnej liczby wniosków, – liczba akcji ratowniczych prowadzonych z wykorzystaniem informacji z elektronicznej bazy danych. 	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
<i>Zał. 1. Analiza danych o liczbie jednostek pływających w rejestrach prowadzonych przez starostów i związki sportowe.</i> <i>Zał. 2. Szczegółowe zestawienia tabelaryczne.</i>	

Załącznik nr 1 Tabela nr 1 "Dane o liczbie jednostek pływających zarejestrowanych w starostwach na podstawie art. 20 ustawy o rybactwie śródlądowym"

lp	powiat/ miasto na prawach powiatu	miasto	województwo	Liczba jednostek "R" (sprzęt pływający uprawnionych do rybactwa)	Liczba jednostek "A" (sprzęt pływający do amatorskiego połowu ryb)	łączna liczba jednostek w rejestrz	łączna liczba jednostek zarejestrowanych w 2016 r.	łączna liczba jednostek zarejestrowanych w 2015 r.
1	M	Legnica	dolnośląskie	2	1 488	1490	45	73
2	M	Wałbrzych	dolnośląskie	1	80	81	31	26
3	P	Bolesławiec	dolnośląskie	0	313	313	25	29
4	P	Dzierżoniów	dolnośląskie	0	682	682	37	32
5	P	Głogów	dolnośląskie	0	1 027	1027	58	567
6	P	Góra	dolnośląskie	0	238	238	16	10
7	P	Jawor	dolnośląskie	0	235	235	34	58
8	P	Jelenia Góra	dolnośląskie	0	262	262	14	20
9	P	Kamienna Góra	dolnośląskie	0	152	152	9	6
10	P	Kłodzko	dolnośląskie	0	1 144	1144	65	63
11	P	Legnica	dolnośląskie	0	303	303	28	44
12	P	Lubań	dolnośląskie	0	454	454	17	38
13	P	Oława	dolnośląskie	0	440	440	31	40
14	P	Polskowice	dolnośląskie	0	493	493	30	47
15	P	Strzelin	dolnośląskie	0	138	138	8	13
16	P	Świdnica	dolnośląskie	0	1 170	1170	69	92
17	P	Trzebnica	dolnośląskie	0	268	268	26	17
18	P	Wałbrzych	dolnośląskie	0	624	624	14	19
19	P	Wołów	dolnośląskie	0	273	273	18	21
20	P	Wrocław	dolnośląskie	0	609	609	46	55
21	P	Ząbkowice	dolnośląskie	0	466	466	26	27
22	P	Zgorzelec	dolnośląskie	0	410	410	36	30
23	M	Bydgoszcz	kujawsko-pomorskie	0	5 036	5036	189	199
24	M	Grudziądz	kujawsko-pomorskie	1	735	736	79	92
25	M	Toruń	kujawsko-pomorskie	14	1 743	1757	93	85

26	M	Włocławek	kujawsko-pomorskie	0	1 474	1474	82	71
27	P	Aleksandrów Kujawski	kujawsko-pomorskie	0	424	424	17	26
28	P	Brodnica	kujawsko-pomorskie	22	1 877	1899	92	116
29	P	Chełm	kujawsko-pomorskie	12	426	438	26	26
30	P	Golub-Dobrzyń	kujawsko-pomorskie	0	437	437	22	28
31	P	Grudziądz	kujawsko-pomorskie	0	683	683	44	50
32	P	Inowrocław	kujawsko-pomorskie	33	1 491	1524	47	58
33	P	Lipno	kujawsko-pomorskie	21	535	556	31	49
34	P	Radziejowice	kujawsko-pomorskie	3	391	394	32	48
35	P	Sępólno Krajeńskie	kujawsko-pomorskie	3	1 173	1176	44	50
36	P	Toruń	kujawsko-pomorskie	3	864	867	75	59
37	P	Tuchola	kujawsko-pomorskie	5	1 034	1039	41	65
38	P	Mogilno	kujawsko-pomorskie	1	486	487	31	30
39	P	Żnin	kujawsko-pomorskie	0	1 076	1076	46	59
40	M	Biała Podlaska	lubelskie	0	741	741	43	40
41	M	Chełm	lubelskie	0	1 095	1095	26	43
42	P	Biłgoraj	lubelskie	0	457	457	19	27
43	P	Hrubieszów	lubelskie	0	97	97	5	5
44	P	Janów	lubelskie	0	60	60	2	1
45	P	Krasnystaw	lubelskie	0	344	344	12	11
46	P	Lubartów	lubelskie	3	921	924	53	49
47	P	Lublin	lubelskie	0	377	377	25	31
48	P	Łuków	lubelskie	0	115	115	17	16
49	P	Opole	lubelskie	0	139	139	16	13
50	P	Parczew	lubelskie	2	541	543	42	40
51	P	Puławy	lubelskie	0	660	660	36	56
52	P	Ryki	lubelskie	0	417	417	21	21
53	P	Tomaszów Lubelski	lubelskie	0	171	171	6	10
54	P	Włodawa	lubelskie	0	824	824	44	34
55	P	Zamość	lubelskie	6	802	808	20	28
56	M	Gorzów Wielkopolski	lubuskie	7	2 505	2512	107	106
57	M	Zielona Góra	lubuskie	0	1 403	1403	83	65
58	P	Gorzów Wielkopolski	lubuskie	0	1 452	1452	94	104
59	P	Krosno Odrzańskie	lubuskie	0	692	692	57	49

60	P	Międzyrzecz	lubuskie	0	1 618	1618	87	103
61	P	Nowa Sól	lubuskie	0	1 211	1211	43	33
62	P	Słubice	lubuskie	0	537	537	38	42
63	P	Strzelce Krajeńskie	lubuskie	16	999	1015	75	83
64	P	Świebodzin	lubuskie	0	1 408	1408	60	76
65	P	Wschowa	lubuskie	23	351	374	37	43
66	P	Żagań	lubuskie	0	420	420	24	36
67	M	Łódź	łódzkie	0	2 137	2137	120	128
68	M	Piotrków Trybunalski	łódzkie	14	879	893	34	23
69	M	Skierniewice	łódzkie	0	136	136	15	3
70	P	Bełchatów	łódzkie	0	568	568	42	42
71	P	Brzeziny	łódzkie	0	22	22	0	5
72	P	Łask	łódzkie	0	118	118	11	10
73	P	Łęczycki	łódzkie	0	41	41	2	1
74	P	Łowicz	łódzkie	0	149	149	9	11
75	P	Łódzki Wschodni	łódzkie	0	195	195	15	14
76	P	Pajęcząński	łódzkie	0	69	69	5	3
77	P	Poddębice	łódzkie	0	118	118	7	12
78	P	Radomszczański	łódzkie	0	261	261	15	24
79	P	Skierniewice	łódzkie	0	39	39	4	4
80	P	Wieruszów	łódzkie	0	107	107	12	13
81	P	Zduńska Wola	łódzkie	0	278	278	18	13
82	P	Zgierz	łódzkie	0	433	433	33	36
84	M	Kraków	małopolskie	5	1 463	1468	126	111
85	M	Nowy Sącz	małopolskie	0	388	388	26	31
83	M	Tarnów	małopolskie	0	627	627	27	25
86	P	Brzesko	małopolskie	0	129	129	12	9
87	P	Chrzanów	małopolskie	0	173	173	17	16
88	P	Dąbrowa Tarnowska	małopolskie	0	73	73	6	5
89	P	Krakowski	małopolskie	0	281	281	28	27
90	P	Limanowa	małopolskie	0	177	177	25	15
91	P	Miechów	małopolskie	0	19	19	3	1
92	P	Nowy Targ	małopolskie	1	436	437	35	26
93	P	Olkusz	małopolskie	0	141	141	17	10

94	P	Oświęcim	małopolskie	0	217	217	18	8
95	P	Sucha Beskidzka	małopolskie	0	120	120	9	8
96	P	Tarnów	małopolskie	0	381	381	24	29
97	P	Wadowice	małopolskie	0	219	219	30	22
98	P	Wieliczka	małopolskie	0	208	208	23	26
99	P	Zakopane	małopolskie	0	142	142	13	12
100	M	Ostrołęka	mazowieckie	2	874	876	39	39
101	M	Płock	mazowieckie	8	1 695	1703	71	66
102	M	Warszawa	mazowieckie	7	11 514	11521	506	560
103	P	Ciechanów	mazowieckie	0	378	378	21	28
104	P	Garwolin	mazowieckie	3	631	634	45	39
105	P	Gostynin	mazowieckie	1	421	422	16	14
106	P	Grodzisk Mazowiecki	mazowieckie	0	479	479	23	25
107	P	Grójec	mazowieckie	1	227	228	18	22
108	P	Kozienice	mazowieckie	5	552	557	31	16
109	P	Legionowo	mazowieckie	3	1 876	1879	89	133
110	P	Łosice	mazowieckie	1	210	211	10	10
111	P	Maków Mazowiecki	mazowieckie	0	447	447	22	25
112	P	Mińsk	Mazowieckie	0	46	46	46	44
113	P	Mława	mazowieckie	0	368	368	23	25
114	P	Nowy Dwór Mazowiecki	mazowieckie	7	1 030	1037	54	71
115	P	Ostrołęka	mazowieckie	0	512	512	38	39
116	P	Otwock	mazowieckie	5	831	836	52	49
117	P	Płock	mazowieckie	43	622	665	58	46
118	P	Pruszków	mazowieckie	1	1 009	1010	71	68
119	P	Przasnysz	mazowieckie	0	415	415	22	18
120	P	Przysucha	mazowieckie	0	105	105	4	4
121	P	Pułtusk	mazowieckie	10	1 083	1093	43	60
122	P	Radom	mazowieckie	0	491	491	35	38
123	P	Siedlece	mazowieckie	0	206	206	19	19
124	P	Sierpc	mazowieckie	0	228	228	15	9
125	P	Szydłowiec	mazowieckie	0	87	87	7	6
126	P	Warszawski-zachodni	mazowieckie	3	783	786	47	54
127	P	Węgrów	mazowieckie	0	449	449	20	31

128	P	Wołomin	mazowieckie	6	2 583	2589	134	145
129	P	Zwoleń	mazowieckie	0	86	86	7	15
130	P	Żuromin	mazowieckie	0	278	278	14	9
131	P	Żyrardów	mazowieckie	0	287	287	16	18
132	M	Kluczborg	opolskie	0	413	413	31	39
133	M	Opole	opolskie	0	534	534	50	44
134	P	Brzeg	opolskie	0	508	508	37	38
135	P	Kędzierzyn Koźle	opolskie	0	622	622	50	42
136	P	Krapkowice	opolskie	0	415	415	19	41
137	P	Namysłów	opolskie	21	352	373	10	17
138	P	Nysa	opolskie	2	1 269	1271	60	72
139	P	Oleśno	opolskie	0	192	192	17	11
140	P	Opolski	opolskie	3	834	837	76	55
141	P	Prudnik	opolskie	0	209	209	13	9
142	P	StrzelceOpolskie	opolskie	0	122	122	16	11
143	P	Głubczyce	opolskie	0	111	111	9	6
144	M	Krosno	podkarpackie	1	251	252	14	18
145	M	Przemyśl	podkarpackie	0	263	263	15	13
146	M	Rzeszów	podkarpackie	0	492	492	26	26
147	M	Tarnobrzeg	podkarpackie	0	234	234	28	26
148	P	Brzozów	podkarpackie	0	94	94	7	9
149	P	Dębice	podkarpackie	0	417	417	15	17
150	P	Jarosław	podkarpackie	0	290	290	20	15
151	P	Kolbuszowa	podkarpackie	0	134	134	9	4
152	P	Krosno	podkarpackie	0	237	237	24	20
153	P	Leżajsk	podkarpackie	0	203	203	5	6
154	P	Lubaczów	podkarpackie	0	152	152	10	12
155	P	Łańcut	podkarpackie	0	81	81	6	3
156	P	Mielec	podkarpackie	0	424	424	19	18
157	P	Nisko	podkarpackie	0	90	90	8	5
158	P	Przemyśl	podkarpackie	0	117	117	7	14
159	P	Przeworsk	podkarpackie	0	88	88	5	10
160	P	Rzeszów	podkarpackie	0	197	197	14	16
161	P	Strzyżów	podkarpackie	0	39	39	6	2

162	P	Ustrzyki Dolne	podkarpackie	0	453	453	17	18
163	M	Łomża	podlaskie	15	1 013	1028	50	34
164	M	Białystok	podlaskie	0	3 069	3069	140	202
165	M	Suwałki	podlaskie	44	3 417	3461	106	116
166	P	Augustów	podlaskie	52	2 285	2337	116	83
167	P	Białostocki	podlaskie	0	1 421	1421	68	81
168	P	Bielsk Podlaski	podlaskie	0	372	372	14	18
169	P	Kolno	podlaskie	0	375	375	16	23
170	P	Mońki	podlaskie	0	296	296	15	19
171	P	Sejny	podlaskie	90	965	1055	46	55
172	P	Siemiatycze	podlaskie	9	161	170	14	8
173	P	Sokółka	podlaskie	0	288	288	4	8
174	P	Suwałki	podlaskie	98	933	1031	51	56
175	P	Wysokie Mazowieckie	podlaskie	0	243	243	15	18
176	P	Zambrów	podlaskie	0	323	323	11	12
177	M	Gdynia	pomorskie	2	1 494	1496	76	94
178	M	Słupsk	pomorskie	0	867	867	47	45
179	M	Sopot	pomorskie	3	173	176	5	9
180	P	Bytów	pomorskie	76	1 847	1923	111	125
181	P	Chojnice	pomorskie	42	1 788	1830	112	111
182	P	Czuchów	pomorskie	7	1 309	1316	64	65
183	P	Gdański	pomorskie	16	888	904	74	76
184	P	Kwidzyń	pomorskie	8	1 372	1380	77	70
185	P	Lębork	pomorskie	12	707	719	31	42
186	P	Malbork	pomorskie	10	1 100	1110	73	74
187	P	Nowy Dwór Gdański	pomorskie	32	686	718	58	54
188	P	Starogard Gdański	pomorskie	22	1 619	1641	104	103
189	P	Sztum	pomorskie	1	393	394	38	33
190	P	Tczew	pomorskie	60	976	1036	81	87
191	P	Wejherowo	pomorskie	0	1 823	1823	112	111
192	P	Słupsk	pomorskie	0	1 086	1086	68	92
194	M	Gliwice	śląskie	0	86	86	34	52
195	M	Bielsko-Biała	śląskie	0	598	598	27	28
196	M	Chorzów	śląskie	0	186	186	9	13

197	M	Częstochowa	śląskie	4	1 129	1133	31	34
198	M	Dąbrowa Górnicza	śląskie	0	571	571	40	16
199	M	Jastrzębie-Zdrój	śląskie	0	757	757	32	29
200	M	Ruda Śląska	śląskie	0	517	517	28	40
201	M	Rybnik	śląskie	0	341	341	29	25
202	M	Sosnowiec	śląskie	0	1 338	1338	35	25
203	M	Świętochłowice	śląskie	0	86	86	8	3
193	M	Tychy	śląskie	0	387	387	16	9
204	M	Zabrze	śląskie	0	524	524	29	26
205	M	Żory	śląskie	0	391	391	8	19
206	P	Bielsko-Biała	śląskie	0	293	293	25	15
207	P	Bieruń	śląskie	0	199	199	14	17
208	P	Cieszyn	śląskie	0	169	169	10	10
209	P	Częstochowski	śląskie	3	357	360	15	28
210	P	Gliwice	śląskie	0	313	313	29	36
211	P	Kłobuck	śląskie	0	20	20	8	12
212	P	Mikołów	śląskie	0	187	187	10	11
213	P	Mysłowice	śląskie	0	215	215	15	11
214	P	Myszków	śląskie	0	268	268	14	11
215	P	Pszczyna	śląskie	10	292	302	18	21
216	P	Rybnik	śląskie	0	164	164	18	18
217	P	Tarnowskie Góry	śląskie	0	402	402	28	26
218	P	Wodzisław Śląski	śląskie	0	976	976	89	86
219	P	Zawiercie	śląskie	1	384	385	15	21
220	P	Żywiec	śląskie	0	760	760	20	35
221	P	Racibórz	śląskie	0	327	327	22	31
222	M	Kielce	świętokrzyskie	0	1 666	1666	59	50
223	P	Busko-Zdrój	świętokrzyskie	0	70	70	5	3
224	P	Jędrzejów	świętokrzyskie	0	97	97	13	14
225	P	Kazimierza Wielka	świętokrzyskie	0	15	15	2	2
226	P	Kielecki	świętokrzyskie	0	359	359	39	41
227	P	Końskie	świętokrzyskie	0	415	415	11	18
228	P	Opatów	świętokrzyskie	0	65	65	4	7
229	P	Ostrowiec Świętokrzyski	świętokrzyskie	0	473	473	32	36

230	P	Sandomierz	świętokrzyskie	0	318	318	20	24
231	P	Starachowice	świętokrzyskie	0	676	676	30	53
232	P	Staszów	świętokrzyskie	0	268	268	16	20
233	P	Włoszczowa	świętokrzyskie	0	59	59	6	9
234	M	Elbląg	warmińsko-mazurskie	0	1 650	1650	88	62
235	P	Braniewo	warmińsko-mazurskie	0	328	328	22	28
236	P	Działdowo	warmińsko-mazurskie	0	1 370	1370	50	61
237	P	Elbląski	warmińsko-mazurskie	0	534	534	44	35
238	P	Ełk	warmińsko-mazurskie	0	6 617	6617	229	250
239	P	Gizycko	warmińsko-mazurskie	67	2 356	2423	135	151
240	P	Gołdap	warmińsko-mazurskie	8	443	451	25	42
241	P	Iława	warmińsko-mazurskie	6	1 988	1994	134	143
242	P	Kętrzyn	warmińsko-mazurskie	0	1 802	1802	106	106
243	P	Lidzbark Warmiński	warmińsko-mazurskie	0	706	706	42	38
244	P	Nidzica	warmińsko-mazurskie	0	763	763	34	56
245	P	Nowe Miasto Lubawskie	warmińsko-mazurskie	4	1 241	1245	89	61
246	P	Olecko	warmińsko-mazurskie	36	1 273	1309	57	72
247	P	Olsztyński	warmińsko-mazurskie	42	3 184	3226	172	170
248	P	Ostróda	warmińsko-mazurskie	129	5 314	5443	158	179
249	P	Pisz	warmińsko-mazurskie	79	2 432	2511	133	129
250	P	Węgorzewo	warmińsko-mazurskie	36	632	668	63	51
251	P	Bartoszyce	warmińsko-mazurskie	0	694	694	26	32
252	M	Leszno	wielkopolskie	0	955	955	41	32
253	M	Poznań	wielkopolskie	17	3 721	3738	168	162
254	P	Chodzież	wielkopolskie	4	546	550	30	24
255	P	Gniezno	wielkopolskie	20	1 661	1681	78	86
256	P	Gostynin	wielkopolskie	0	382	382	34	20
257	P	Grodzisk	wielkopolskie	0	339	339	27	31
258	P	Jarocin	wielkopolskie	0	295	295	17	13
259	P	Kalisz	wielkopolskie	0	87	87	17	12
260	P	Kolno	wielkopolskie	0	322	322	28	15
261	P	Kościan	wielkopolskie	0	912	912	57	46
262	P	Krotoszyn	wielkopolskie	0	152	152	14	13
263	P	Międzychód	wielkopolskie	28	559	587	40	52

264	P	Ostrzeszów	wielkopolskie	0	44	44	0	7
265	P	Pila	wielkopolskie	3	1 917	1920	93	85
266	P	Pleszew	wielkopolskie	0	253	253	21	22
267	P	Poznański	wielkopolskie	0	2 957	2957	150	193
268	P	Rawicz	wielkopolskie	0	201	201	14	11
269	P	Śrem	wielkopolskie	7	485	492	43	35
270	P	Środa Wielkopolska	wielkopolskie	0	205	205	17	18
271	P	Turek	wielkopolskie	0	313	313	14	29
272	P	Wągrowiec	wielkopolskie	36	698	734	40	49
273	P	Wrzesnia	wielkopolskie	0	321	321	17	26
274	P	Złotów	wielkopolskie	16	2 338	2354	99	113
275	M	Szczecin	zachodniopomorskie	23	6 029	6052	291	256
276	M	Świnoujście	zachodniopomorskie	0	134	134	15	24
277	P	Choszczno	zachodniopomorskie	12	1 619	1631	90	87
278	P	Drawsko	zachodniopomorskie	56	2 815	2871	114	128
279	P	Gryfice	zachodniopomorskie	0	910	910	50	47
280	P	Gryfino	zachodniopomorskie	56	2 233	2289	123	156
281	P	Kamień Pomorski	zachodniopomorskie	13	891	904	46	50
282	P	Kolobrzeg	zachodniopomorskie	0	675	675	35	44
283	P	Koszalin	zachodniopomorskie	33	1 068	1101	68	60
284	P	Łobez	zachodniopomorskie	0	735	735	45	56
285	P	Myślibórz	zachodniopomorskie	8	1 768	1776	79	87
286	P	Police	zachodniopomorskie	0	1 822	1822	90	57
287	P	Pyrzyce	zachodniopomorskie	2	730	732	49	34
288	P	Starogard	zachodniopomorskie	52	2 515	2567	148	179
289	P	Walcz	zachodniopomorskie	21	1 274	1295	65	80
290	P	Świdwin	zachodniopomorskie	5	794	799	35	37
SUMA				1 767	231 904	233 671	12 525	13 759

Załącznik nr 1 Tabela nr 2 "Zestawienie danych i estymacja"

lp	województwo	liczba odpowiedzi	Suma jednostek "R" (sprzęt pływający uprawnionych do rybactwa)	Suma jednostek "A" (sprzęt pływający do amatorskiego połowu ryb)	łączna liczba jednostek w rejestrz	łączna liczba jednostek zarejestrowanych w 2016 r.	łączna liczba jednostek zarejestrowanych w 2015 r.	średnio: liczba jednostek zarejestrowanych w 1 roku	średnio: liczba jednostek w 1 powiecie	średnio: liczba jednostek zarejestrowanych w 1 roku w 1 powiecie
1	dolnośląskie	22	3	11 269	11 272	683	1 327	1 005	512	46
2	kujawsko-pomorskie	17	118	19 885	20 003	991	1 111	1 051	1 177	62
3	lubelskie	16	11	7 761	7 772	387	425	406	486	25
4	lubuskie	11	46	12 596	12 642	705	740	723	1 149	66
5	łódzkie	16	14	5 550	5 564	342	342	342	348	21
6	małopolskie	17	6	5 194	5 200	439	381	410	306	24
7	mazowieckie	32	106	30 803	30 909	1 616	1 745	1 681	966	53
8	opolskie	12	26	5 581	5 607	388	385	387	467	32
9	podkarpackie	19	1	4 256	4 257	255	252	254	224	13
10	podlaskie	14	308	15 161	15 469	666	733	700	1 105	50
11	pomorskie	16	291	18 128	18 419	1 131	1 191	1 161	1 151	73
12	śląskie	29	18	12 237	12 255	676	708	692	423	24
13	świętokrzyskie	12	0	4 481	4 481	237	277	257	373	21
14	warmińsko-mazurskie	18	407	33 327	33 734	1 607	1 666	1 637	1 874	91
15	wielkopolskie	23	131	19 663	19 794	1 059	1 094	1 077	861	47
16	zachodniopomorskie	16	281	26 012	26 293	1 343	1 382	1 363	1 643	85
	SUMA:	290	1 767	231 904	233 671	12 525	13 759	13 142	806	45
	ESTYMACJA	380	2 315	303 874	306 190	16 412	18 029	17 221	806	45

Załącznik nr 1 Tabela nr 3 "Zestawienie danych ze wszystkich rejestrów"

lp	rejestr	morski/sródlądowy	organ rejestrowy	szacunkowa liczba jednostek	uwagi	liczba rejestracji w 2015 r.	liczba rejestracji w 2016 r.	średnio rejestracji rocznie
1	jachtów motorowych	śródlądowy	PZMWiNW	16564	W chwili obecnej przepisy nakładają obowiązek rejestracji na jednostki bez napędu mechanicznego lub z napędem mechanicznym nie przekraczającym 15 kW, o długości kadłuba od 12 m. Projektowane przepisy przesuną obowiązek rejestracji na jachty o długości 7,5 m lub z napędem przekraczający 15 kW.	2592	3230	2911
2	jachtów żaglowych	śródlądowy	PZMWiNW	1050	W chwili obecnej przepisy nakładają obowiązek rejestracji na jednostki bez napędu mechanicznego lub z napędem mechanicznym nie przekraczającym 15 kW, o długości kadłuba od 12 m. Projektowane przepisy przesuną obowiązek rejestracji na jachty o długości 7,5 m lub z napędem przekraczający 15 kW.	200	194	197
3	sprzętu do połowu ryb	śródlądowy	starosta	306 190	Zgodnie z obecnymi przepisami zarejestrowany musi być każdy sprzęt służący do połowu ryb. Do rejestru strosy wpisane mogą być tylko jednostki, używane do połowu ryb bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20 m ² lub o napędzie mechanicznym o mocy do 20 kW. Projektowane przepisy przesuną obowiązek rejestracji w odniesieniu do sprzętu służącego do amatorskiego połowu ryb, na jachty o długości 7,5 m lub z napędem przekraczającym 15 kW. Bardzo trudno jest oszacować, ile z wpisanych do rejestrów prowadzonych przez starostów jednostek istnieje rzeczywiście, a w stosunku do jakiej liczby nie dopełniono obowiązku wyrejestrowania i ile jest w rejestrach jednostek o długości nie przekraczającej 7,5m i z napędem nieprzekraczającym 15 kW.			0
4	jachtów	morski	PZŻ	10300				1330
5	statki nie uprawiające żeglugi poza wodami RP do 15 m	morski	UM	2717	Bardzo trudno jest oszacować, ile z wpisanych do rejestrów prowadzonych przez DUM jednostek to jachty, w tym jachty istniejące.			0
	SUMA:			336820,5862				0

Zał. nr 2 Tabela nr 1a

(ceny stałe z r.)	1/2020	2/2021	3/2022	4/2023	5/2024	6/2025	7/2026	8/2027	9/2028	10/2029	łącznie (0-10)
Dochody ogółem											
budżet państwa - rejestracja	0,216	0,216	0,216	0,216	0,216	0,216	0,216	0,216	0,216	0,216	2,160
budżet państwa - nowe etaty UMS	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,005	0,005	0,005	0,043
budżet państwa ogółem (wpływy z rejestracji oraz relokacja związana z powstaniem nowych etatów)	0,220	0,220	0,220	0,220	0,220	0,220	0,220	0,221	0,221	0,221	2,203
NFZ	0,008	0,009	0,009	0,009	0,009	0,009	0,010	0,010	0,010	0,010	0,093
FUS	0,033	0,034	0,035	0,036	0,037	0,038	0,038	0,039	0,040	0,041	0,372
FP	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,029
JST - rejestracja	2,052	2,052	2,349	1,161	1,161	1,161	1,161	1,161	1,161	1,161	14,580
JST - nowe etaty UMS	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,045
JST ogółem	2,056	2,056	2,353	1,165	1,165	1,166	1,166	1,166	1,166	1,166	14,625
PZZ i PZMiNW	0,756	0,756	0,909	0,297	0,297	0,297	0,297	0,297	0,297	0,297	4,500
Wydatki ogółem											
utworzenie elektronicznej bazy danych	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
utrzymanie elektronicznej bazy danych	0,089	0,091	0,094	0,096	0,098	0,101	0,103	0,106	0,108	0,111	0,997
etaty UMS	0,128	0,132	0,135	0,138	0,142	0,145	0,149	0,153	0,156	0,160	1,439
w sumie: budżet państwa	0,217	0,223	0,228	0,234	0,240	0,246	0,252	0,258	0,265	0,272	2,436
JST	1,196	1,196	1,394	0,602	0,602	0,602	0,602	0,602	0,602	0,602	8,000
PZZ i PZMWiNW	0,460	0,460	0,562	0,154	0,154	0,154	0,154	0,154	0,154	0,154	2,560
Saldo ogółem											
budżet państwa	0,002	-0,003	-0,008	-0,014	-0,020	-0,026	-0,032	-0,038	-0,044	-0,051	-0,233

Zał. nr 2 Tabela nr 1											
(ceny stałe z r.)	1/2020	2/2021	3/2022	4/2023	5/2024	6/2025	7/2026	8/2027	9/2028	10/2029	łącznie (0-10)
Dochody ogółem											
budżet państwa - rejestracja	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	2,20
budżet państwa - nowe etaty UMS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa ogółem (wpływy z rejestracji oraz relokacja związana z powstaniem nowych etatów)	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	2,20
NFZ	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,10
FUS	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,37
FP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST - rejestracja	2,05	2,05	2,35	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	14,57
JST - nowe etaty UMS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
JST ogółem	2,05	2,05	2,35	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,17	14,58
PZŻ i PZMiNW	0,76	0,76	0,91	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	4,53
Wydatki ogółem											
utworzenie elektronicznej bazy danych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
utrzymanie elektronicznej bazy danych	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,11	0,11	0,11	1,00
etaty UMS	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14	0,15	0,15	0,15	0,16	0,16	1,44
w sumie: budżet państwa	0,22	0,22	0,22	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	0,27	0,27	2,44
JST	1,20	1,20	1,39	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	7,99
PZŻ i PZMiNW	0,46	0,46	0,56	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	2,53
Saldo ogółem											
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	-0,02	-0,02	-0,03	-0,03	-0,04	-0,05	-0,05	-0,24

Zař. nr 2 Tabela nr 2

opłata za rejestrację	60,00 zł
opłata za powtórny rejestrację	30,00 zł
koszt produkcji dowodu rejestracyjnego	20,00 zł
opłata za oznakowanie kontrolne	30,00 zł
opłata do budżetu państwa na utrzymanie bazy danych	10,00 zł
koszt produkcji oznakowania INI	20,00 zł

	średnia liczba rejestracji w 1 roku	rejestracje powtórne w okresie przejściowym (30 msc.)	rejestracje powtórne 01.01- 31.12.2020 r.	rejestracje powtórne 01.01- 31.12.2021 r.	rejestracje powtórne 01.01- 30.06.2022 r.
starostwa	17200	79200	23 760	23 760	31680
PZMWiNW	3050	26520	7956	7956	10608
PZŻ	1350	14280	4284	4284	5712
łącznie PZS	4400	40800	12240	12240	16320
łącznie	21600	120000	36000	36000	48000

	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0/2018	1/2019	2/2020	3/2021	4/2022	5/2023	6/2024	7/2025	8/2026	9/2027	10/2028	11/2029	łącznie (0-10)
szacowana liczba rejestracji w poszczególnych latach	0	0	57600	57600	69600	21600	21600	21600	21600	21600	21600	21600	
w tym nowe (założono tyle, ile dotychczas)	0	0	21600	21600	21600	21600	21600	21600	21600	21600	21600	21600	
w tym powtórne (założono 120000 w okresie przejściowym 30 msc.)	0	0	36000	36000	48000	0	0	0	0	0	0	0	
w tym INI (założono 25% ogólnej liczby rejestracji)	0	0	14400	14400	17400	5400	5400	5400	5400	5400	5400	5400	
szacowana liczba rejestracji w starostwach	0	0	40960	40960	48880	17200	17200	17200	17200	17200	17200	17200	
w tym nowe (założono tyle, ile dotychczas)	0	0	17200	17200	17200	17200	17200	17200	17200	17200	17200	17200	
w tym powtórne (założono 79200 w okresie przejściowym 30 msc.)	0	0	23760	23760	31680	0	0	0	0	0	0	0	
w tym INI (założono 25% ogólnej liczby rejestracji)	0	0	10240	10240	12220	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	
szacowana liczba rejestracji w PZŻ i PZMiNW	0	0	16640	16640	20720	4400	4400	4400	4400	4400	4400	4400	
w tym nowe (założono tyle, ile dotychczas)	0	0	4400	4400	4400	4400	4400	4400	4400	4400	4400	4400	
w tym powtórne (założono 40800 w okresie przejściowym 30 msc.)	0	0	12240	12240	16320	0	0	0	0	0	0	0	
w tym INI (założono 25% ogólnej liczby rejestracji)	0	0	4160	4160	5180	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	
dochody JST (opłaty za rejestrację i INI)	0	0	2 052 000,00 zł	2 052 000,00 zł	2 349 000,00 zł	1 161 000,00 zł	1 161 000,00 zł	1 161 000,00 zł	1 161 000,00 zł	1 161 000,00 zł	1 161 000,00 zł	1 161 000,00 zł	14 580 000,00 zł
wydatki JST (koszt produkcji dowodu +INI+ opłata na utrzymanie bazy)	0	0	1 196 000,00 zł	1 196 000,00 zł	1 394 000,00 zł	602 000,00 zł	602 000,00 zł	602 000,00 zł	602 000,00 zł	602 000,00 zł	602 000,00 zł	602 000,00 zł	8 000 000,00 zł
saldo JST (różnica dochodów i kosztów)	0	0	856 000,00 zł	856 000,00 zł	955 000,00 zł	559 000,00 zł	559 000,00 zł	559 000,00 zł	559 000,00 zł	559 000,00 zł	559 000,00 zł	559 000,00 zł	6 580 000,00 zł
dochody PZS (opłaty za rejestrację i INI)	0	0	756 000,00 zł	756 000,00 zł	909 000,00 zł	297 000,00 zł	297 000,00 zł	297 000,00 zł	297 000,00 zł	297 000,00 zł	297 000,00 zł	297 000,00 zł	4 500 000,00 zł
wydatki PZS (koszty produkcji dowodu)	0	0	460 000,00 zł	460 000,00 zł	562 000,00 zł	154 000,00 zł	154 000,00 zł	154 000,00 zł	154 000,00 zł	154 000,00 zł	154 000,00 zł	154 000,00 zł	2 560 000,00 zł
saldo PZS (różnica wpływów i kosztów)	0	0	296 000,00 zł	296 000,00 zł	347 000,00 zł	143 000,00 zł	143 000,00 zł	143 000,00 zł	143 000,00 zł	143 000,00 zł	143 000,00 zł	143 000,00 zł	1 940 000,00 zł
dochody budżetu państwa (na utrzymanie bazy danych)	0	0	216 000,00 zł	216 000,00 zł	216 000,00 zł	216 000,00 zł	216 000,00 zł	216 000,00 zł	216 000,00 zł	216 000,00 zł	216 000,00 zł	216 000,00 zł	2 160 000,00 zł

Założenia dotyczące liczby rejestracji:

- Z obecnych ok. 337 000 zarejestrowanych jednostek, 120 000 zarejestruje się ponownie. (w okresie przejściowym 30 msc.)
- 2/3 spośród armatorów powtórnie rejestrujących jednostki (tj. 79 200) zrobi to w starostwach, a 1/3 (tj. 40 800) w związkach sportowych (A spośród tej liczby - 65% w PZMWiNW (tj. 26 520), a 35% w PZŻ (tj. 14 280)).
- Liczba nowych rejestracji pozostanie na podobnym, jak dotychczas poziomie: w starostwach 17200 rejestracji rocznie, w PZŻ 1350, a w PZMWiNW 3050.

Załącznik nr 2 Tabela nr 3

	2017	2018	2019	razem (bez 2017 r.)	razem
Wytworzenie oprogramowania	- zł	- zł	1 262 330,00 zł	1 262 330,00 zł	1 262 330,00 zł
Zakup licencji oprogramowania standardowego dla środowiska pracy systemu i zespołu projektowego	- zł	- zł	119 000,00 zł	119 000,00 zł	119 000,00 zł
produkcyjnego/testowego/szkoleniowego/back up/zespołu projektowego	- zł	- zł	704 178,06 zł	704 178,06 zł	704 178,06 zł
szkolenia	- zł	57 195,00 zł	287 494,00 zł	344 689,00 zł	344 689,00 zł
studium wykonalności	72 201,00 zł	- zł	- zł	- zł	72 201,00 zł
nadzór ekspercki	- zł	119 000,00 zł	119 000,00 zł	238 000,00 zł	238 000,00 zł
promocja	- zł	- zł	100 600,00 zł	100 600,00 zł	100 600,00 zł
testy akceptacyjne	- zł	- zł	57 000,00 zł	57 000,00 zł	57 000,00 zł
zespół projektowy oraz wsparcie eksperckie - koszty osobowe	- zł	210 420,00 zł	390 780,00 zł	601 200,00 zł	601 200,00 zł
ogółem	72 201,00 zł	386 615,00 zł	3 040 382,06 zł	3 426 997,06 zł	3 499 198,06 zł

Zał. nr 2 Tabela nr 4

Element wyceny	Ilość	Cena jednostkowa brutto	Koszt brutto
Server Blade PY BX2580 M2 2xIntel Xeon E5-2620v4 8C/16T 2.10 GHz, 256GB RAM	4	54 486,53	217 946,12
Półka do macierzy DX1/200 S3 2,5" (6x 2.0TB 7.2krpm, 12x 1.2TB 10krpm x1)	1	120 540,00	120 540,00
Dodatkowe zasilacze PSU 2.880W silver(2 szt.) do obudowy serwerów Blade Fujitsu BX900 (Szczecin)	1	6 509,16	6 509,16
Server Blade PY BX2580 M2 2xIntel Xeon E5-2620v4 8C/16T 2.10 GHz, 64GB RAM	1	29 699,57	29 699,57
Półka do macierzy DX1/200 S3 2,5" (12x 6TB 7.2krpm)	1	108 418,34	108 418,34
Rozbudowa obudowy serwerów Blade Fujitsu BX400 (Świnoujście): <ul style="list-style-type: none"> · Switch Ethernet - PY CB Eth Switch/IBP 1Gb 36/12 · Switch FC - PY CB FC Switch 16Gb 18/8 14 (Brocade) · Karty: <ul style="list-style-type: none"> o PY EthMezz Card 1Gb 4 Port o PY EthMezz Card 10Gb 2 Port V2 o PY CNA Mezz Card 2x10Gb 2 channel 	1	69 100,17	69 100,17
Kontrakt serwisowy na okres 3 lata (przedłużenie serwisu gwarancyjnego) dla posiadanych elementów infrastruktury teleinformatycznej <ul style="list-style-type: none"> · Macierz Fujitsu DX100S3 Szczecin · Macierz Fujitsu DX100S3 Świnoujście · Obudowa serwerów blade wraz z wyposażeniem (przełączniki FC oraz Ethernet) Szczecin · Obudowa serwerów blade wraz z wyposażeniem (przełączniki FC oraz Ethernet) Świnoujście · Przełączniki Brocade ICX 6430-48 		98 264,70 zł	98 264,70 zł
		Suma	650 478,06 zł

Zał. nr 2 Tabela nr 6

UMS	uwagi	koszt 1 etatu	koszt 2 etatów
miesięczne wynagrodzenie netto z uwzględnieniem dodatkowego wynagrodzenia rocznego	zgodnie ze średnią wynagrodzeń mnożnikowych na 2018 r.	3 106,00 zł	6 212,00 zł
miesięczne wynagrodzenie brutto z uwzględnieniem dodatkowego wynagrodzenia rocznego		4 363,00 zł	8 726,00 zł
suma składek na ubezpieczenia społeczne finansowanych przez pracodawcę	17,19%	750,00 zł	1 500,00 zł
suma składek na Fundusz Pracy	2,45%	107,00 zł	214,00 zł
suma wszystkich składek finansowanych przez pracodawcę		857,00 zł	1 714,00 zł
suma składek na ubezpieczenia społeczne finansowanych przez pracownika	13,71%	598,00 zł	1 196,00 zł
składka na ubezpieczenie zdrowotne	9,00%	339,00 zł	678,00 zł
miesięczna zaliczka na podatek dochodowy od osób fizycznych		320,00 zł	640,00 zł
	całkowity koszt miesięczny	5 220,00 zł	10 440,00 zł
			125 280,00 zł

Podsumowanie składek

ogółem składki na FUS (finansowane przez pracodawcę i pracownika)	30,90%	1 348,00 zł	2 696,00 zł
składki na FP	2,45%	107,00 zł	214,00 zł
składki na ubezpieczenie zdrowotne (NFZ)		339,00 zł	678,00 zł
zaliczka na podatek dochodowy od osób fizycznych odprowadzana do budżetu centralnego		156,00 zł	312,00 zł
zaliczka na podatek dochodowy od osób fizycznych odprowadzana do budżetu JST		164,00 zł	328,00 zł

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

	<u>Tytuł projektu</u>	<u>Projekt ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m</u>			
	<u>Termin konsultacji publicznych</u>	26 kwietnia – 18 maja 2017 r. i 29 maja 2017 r. (pisma MG MiŻŚ znak: DGM.WBZOP.1.0211.4.18.2017.SK)			
Lp.	jednostka	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Podjęte działania	Uzasadnienie/ wyjaśnienie/ komentarz
1.	Art. 3 pkt 1	PRS	<p>- w Art.3 ppkt.1 – zmienić definicję jachtu jak poniżej</p> <p>1) jachcie – należy przez to rozumieć statek przystosowany do żeglugi morskiej lub żeglugi śródlądowej do uprawiania sportu lub turystyki, w celach rekreacyjnych lub do celów działalności komercyjnej, jednostki pływające używane wyłącznie do celów mieszkalnych (tzw. houseboats) oraz drewniane repliki statków historycznych.</p> <p>Przystosowanie do żeglugi morskiej lub żeglugi śródlądowej oznacza zapewnienie możliwości żeglugi w różnych warunkach oraz zapewnienie załodze minimum warunków bytowych w zamkniętym pomieszczeniu.</p> <p>- w Art.3 zmienić/dodać ppkt. 2</p>	Nie uwzględniono	Konieczne jest zachowanie spójności terminologicznej z ustawą o bezpieczeństwie morskim, w której nie istnieje podział jednostek sportowo-rekreacyjnych na jachty i łodzie. Proponowana definicja również może budzić wątpliwości: np. popularny jacht żaglowy klasy Omega, byłby zgodnie z tą definicją

			<p>2) łodzi – inna jednostka niż jacht, w tym skutery wodne, używana do żeglugi morskiej lub żeglugi śródlądowej do uprawiania sportu lub turystyki, w celach rekreacyjnych lub do celów działalności komercyjnej,</p> <p>- w Art.3 – obecny ppkt 2) zmienić na 3) dodając „łodzi”</p> <p>3) jachcie i łodzi rekreacyjnej - treść definicji bez zmiany</p> <p>- w Art.3 – obecny ppkt 3) zmienić na 4) dodając „łodzi”</p> <p>3) jachcie i łodzi komercyjnej - treść definicji bez zmiany</p> <p>- konsekwentnie zmienić numerację kolejnych ppkt. Tego Artykułu.</p> <p>- w Art.3 – obecny ppkt 8) – w definicji dodać po słowie „jacht” słowo „łódź”</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Obecnie rejestrowane jednostki art. przez PZMiNW obejmują także jednostki otwartopokładowe o długości art. łódź 5 metrowa z sinikiem przyczepnym sterowanym manetką na silniku. Trudno się zgodzić z tym, że tego typu jednostki będą miały określenie jachtu. Równie niedorzecznym określeniem, naszym zdaniem, jest nazywaniem „jachtem morskim” jednostek typu skuter wodny.</p> <p>Dodany akapit o przystosowaniu jednostki do warunków żeglugi morskiej jest powszechnie spotykany różnego rodzaju literaturze światowej jak i w przepisach towarzystw klasyfikacyjnych.</p>		<p>łodzią.</p> <p>Nie ma przeszkód, by wskazany podział był dalej stosowany w przepisach technicznych instytucji klasyfikacyjnych.</p>
2.	Art. 3 pkt 2 i 3	PZŻ	<p>Wątpliwość Polskiego Związku Żeglarskiego budzi wprowadzenie podziału w projekcie ustawy na jachty rekreacyjne i komercyjne – brak w tym względzie racjonalnych argumentów. Z uzasadnienia projektu wynika, iż „przyjęto założenie, że przepisy powinny być możliwie najprostsze, przejrzyste dla adresata normy prawnej”. Tymczasem nie została w projekcie uzasadniona konieczność podziału jachtów w zależności od sposobu użytkowania. Istotą opiniowanego projektu jest przecież dokonanie konsolidacji rejestrów z jednoczesnym</p>	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Art. 4 ani następne nie przewidują różnicowa-</p>	<p>Definicja została wprowadzona w związku ze zmianami przepisów ustawy o żegludzie śródlądowej i potrzebą zharmonizowania i uspoijnienia przepisów obowiązujących jachty na</p>

			zapewnieniem transparentnego potwierdzenia własności, a także uzyskania przynależności państwowej jednostek pływających. Wpis jachtu do projektowanego rejestru powinien być dokonywany, analogicznie tak jak rejestracja samochodu w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, bez związku z funkcją oraz celem rejestrowanej jednostki.	nia obowiązku rejestracji w odniesieniu do jachtów rekreacyjnych i komercyjnych.	wodach śródlądowych i morskich. Należy podkreślić, że projektowane przepisy nie przewidują żadnego zróżnicowania w zakresie obowiązku lub procedur w odniesieniu do jachtów rekreacyjnych i komercyjnych, a jedynie podanie przez właściciela informacji, jakiego typu jest to jednostka. Wprowadzenie definicji jachtu rekreacyjnego i komercyjnego w ustawie o żegludze śródlądowej jest związane ze zróżnicowaniem obowiązków w zakresie przeglądów technicznych i dokumentów bezpieczeństwa, analogicznie, jak to ma miejsce w odniesieniu do jachtów morskich.
3.	Art. 3 pkt. 3	Krzysztof Mnich	Projektowana ustawa w zupełnie nieuzasadniony sposób rozszerza definicję "jachtu komercyjnego" na jednostki nieprzewożące pasażerów i wprowadza ją także w odniesieniu do jachtów śródlądowych. Według nowej definicji "komercyjna" będzie prawdopodobnie przeważająca większość jachtów w Polsce, zważywszy, że	Nie uwzględniono.	Zgodnie z istniejącą w ustawie o bezpieczeństwie morskim definicją jachtu komercyjnego, jest nim każda odpłatnie

			z kilkudziesięciu tysięcy jachtów korzysta kilka milionów żeglarzy. Należy jednoznacznie ograniczyć kategorię "jachtu komercyjnego" do jednostek przewożących pasażerów.		udostępniana jednostka, a nie wyłącznie jednostka przewożąca pasażerów. Drobną zmianą w stosunku do definicji w ustawie o bezpieczeństwie morskim jest natura redakcyjnej, a nie merytorycznej i ma na celu zwiększenie przejrzystości przepisów w tym zakresie.
4.	Art. 3 pkt 5	PZŻ	Projekt w art. 3 pkt 5 wskazuje na definicję „armatora”, jednakże w ocenie PZŻ przy takiej konstrukcji przepisu można dojść do wniosku, iż armatorem jest także producent jachtu /niewątpliwie jest jego właścicielem/, a co za tym idzie będzie zobowiązany rejestrować wszystkie wytworzone jachty /spełniające wymogi ustawy/ również te, które są produkowane na eksport, a następnie w terminie 14 dni od ich zbycia, zgłaszać ten fakt organowi rejestrowemu.	Uwzględnić -no.	Zrezygnowano z definicji „armatora”.
5.	Art. 3 pkt 6	PRS	w Art.3 – obecny ppkt 6) – zmienić, w drugiej części tej definicji, „numer VIN” na „numer INI” . Numer INI dla jednostek istniejących powinien być nadawany przez organ prowadzący rejestr centralny (jedna instytucja), a nie przez organ rejestrujący, którym ma być starostwo, co pozwoli na zachowanie jednolitej struktury tego numeru oraz zminimalizowanie ilości błędów w strukturze tego kodu. Konsekwentnie usunąć z dalszej części tekstu ustawy skrót VIN.	Uwzględnić -no.	Pomyłka, powinno być numer „WIN” (Watercraft Identification Number), zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1 z dnia 3 stycznia 2017 r. dotyczącym procedur identyfikacji jednostek pływających zgodnie z dyrektywą Parlamentu

					Europejskiego i Rady 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych.
6.	Art. 4 ust. 1 pkt 1	PZR	<p>Polskie Towarzystwo Rybackie w Poznaniu po zapoznaniu się z ww. projektem ustawy wnosi następujące uwagi dotyczące:</p> <p>- wprowadzenia bezwzględnego obowiązku rejestracji i oznakowania wszystkich jednostek pływających o długości co najmniej 2,5 m.</p>	Częściowo uwzględniono.	Nie znaleziono argumentacji przemawiającej za obowiązkiem rejestracji, natomiast rozszerzono obowiązek oznakowania, co powinno umożliwić odpowiednim służbom identyfikację jednostki.
7.	Art. 4 ust. 1 pkt 1 i 2	PZŻ	<p>Wątpliwości budzi brzmienie art. 4 ust. 1 pkt 1 i 2 projektu w zakresie określenia, jakie jednostki podlegają obowiązkowi rejestracji. Projekt przewiduje obowiązek rejestracyjny dla jachtu o długości co najmniej 5 m /jednostka pływająca do połowu ryb – co najmniej 2,5 m/ lub o napędzie mechanicznym o mocy co najmniej 10 kW. Polski Związek Żeglarski zgłasza propozycję urealnienia granicznych parametrów jachtów podlegających obowiązkowi rejestracji tj. w przypadku jachtów żaglowych – powyżej 7,5 m długości i w przypadku jachtów motorowych powyżej 15 kW. Rejestracja jachtów o mniejszych parametrach zdaniem Polskiego Związku Żeglarskiego nie znajduje racjonalnego uzasadnienia zwłaszcza, że projekt przedmiotowej ustawy z dnia 28 lutego 2017 r. przewidywał obowiązek rejestracji jachtu dysponującego mocą maszyn wynoszącą co najmniej 15 kW. Regulacje w obecnym brzmieniu projektu spowodują znaczne koszty i problemy logistyczne. Polski Związek Żeglarski uważa, iż nie ma powodów dla dokonywania rejestracji małych jednostek otwartopokładowych. Zwrócić należy</p>	Uwzględniono.	Odpowiednio zmieniono przepisy projektowanej ustawy.

			uwagę, iż w polskich realiach są to jachty poniżej 7 m długości /najczęściej Omegi i Sigmy/, natomiast kabinowe jachty czarterowe zwykle mają powyżej 7 m długości. Ponadto Polski Związek Żeglarski podnosi, iż bardzo wiele jednostek służących do obstawy treningów regatowych w klasie Optimist, to motorówki typu RIB o mocy silnika od 10 kW do 15 kW, które są kupowane często w celu uniknięcia dodatkowych kosztów związanych rejestracją. Szczególnie istotne jest to dla małych klubów żeglarskich, utrzymywanych ze składek rodziców zawodników.		
8.	Art. 4 ust. 1 pkt 2	PZW	<p>Art.4 ust.1 pkt.2 powinien otrzymać następujące brzmienie:</p> <p>„ jednostka pływająca używana do połowu ryb, o której mowa w art.3 pkt.4 lit.a”</p> <p><i>Zamysłem ustawodawcy (uorŚ) była możliwość identyfikacji każdej łodzi służącej do połowu ryb. Obecny zapis w projekcie obliguje do rejestracji wszystkie łodzie rybackie bez względu na ich wielkość i napęd, a te amatorskie jedynie o długości powyżej 2,5 m lub napędzie o mocy co najmniej 10 kW . Należy zwrócić uwagę, że każda nierejestrowana łódź może stanowić problem związany z nielegalnym połowem. Braku obowiązku rejestracji nie można tłumaczyć przepisami ustawy o żegludze śródl. gdzie łódź do 3,5 nie wymaga dokumentu rejestracyjnego ani wpisu do rejestru statków używanych do sportu i rekreacji. Istniejący wymóg oznakowania takich łodzi nazwą lub innym znakiem rozpoznawczym, portem macierzystym lub nazwą armatora nie gwarantuje rozpoznawalności i identyfikacji tych łodzi.</i></p> <p><i>„Spółdzielnia kłusownicza” na zbiorniku może posiadać kilka łodzi o takiej samej nazwie i wskazywać taki sam port macierzysty. Sprawca kłusownictwa nie do ustalenia....</i></p>	Nie uwzględniono.	Zmieniono przepisy dotyczące oznakowania łodzi, umożliwiające identyfikację każdej jednostki.
9.	Art. 4	Michał Brudnicki	Wymóg rejestracji małych jednostek , nie doprowadzi do łatwiejszej identyfikacji jednostek. Wymóg oznakowania jednostek istnieje i jest zupełnie wystarczający. wystarczy go egzekwować. Proponowane	Częściowo uwzględniono.	Obowiązek rejestracji będzie dotyczył jednostek od 7,5 m. Kierowano się

			<p>zmiany, nie zmienią nic w sytuacji armatorów jednostek, poza zwiększeniem wpływów do budżetu, oraz zwiększenia administracji. dla armatorów, wykreuje to konieczność częstych wizyt w urzędach, oraz kłopotliwego montażu tabliczek zwłaszcza dla małych jednostek, na przykład kajaków, które niekiedy przekraczają 5m długości.</p>	<p>Nie będzie konieczność i częstych wizyt w urzędach. Rejestracja będzie jednorazowa, a wnioski można złożyć w formie elektronicznej. Nie będzie również obowiązku montażu żadnych tabliczek.</p>	<p>potrzebą zharmonizowania wymogów dotyczących rejestracji obowiązujących dla jednostek morskich i śródlądowych.</p> <p>Proponowane zmiany zapewnią spójność przepisów.</p>
10.	Art. 4	Krzysztof Mních	<p>Projektowana ustawa w zupełnie nieuzasadniony sposób narzuca obowiązek rejestrowania wszystkich jednostek pływających powyżej 5m długości lub wyposażonych w silniki o mocy powyżej 10kW.</p> <p>Dotyczy to nie tylko jachtów, ale i wszelkich łodzi, wyposażonych w napęd żaglowy lub mechaniczny - nawet dokupienie pomocniczego żagielka do kajaka dłuższego niż 5m skutkowałoby obowiązkiem rejestracji.</p> <p>Należy podnieść limit długości/mocy silnika jachtu zwolnionego z obowiązku rejestracji do dotychczas obowiązującego na wodach śródlądowych</p>	j.w.	j.w.

11.	Art. 4	Marcin Starzyko-wski	<p>Wyrażam swój zdecydowany sprzeciw dla tego projektu. Doprowadzi on do kuriozalnych sytuacji.</p> <p>Dmuchany (!) kajak o LBS>5m , wyposażony w żagiel o powierzchni 2mkw (przenośna konstrukcja z dyskontu sportowego), będzie wymagał OBOWIĄZKOWEJ REJESTRACJI.</p> <p>Takich kajaków jest na rynku sporo, a ich liczba rośnie.</p> <p>Podobnie ma się sytuacja z większymi pontonami, co jest znamienne bo postawienie żagla na jednostce zakupionej w markecie, pływającej po stawie, również spowoduje konieczność rejestracji.</p> <p>Równie kiepsko będzie wyglądać sprawa z kajakami składanymi, I całą masą łodzi które do tej pory rejestracji nie wymagały. Narzucenie warunku >5 m LBS spowoduje że trzeba będzie zarejestrować PRAWIE KAŻDĄ łódź. Bo mniejsze łodzie należą już do rzadkości.</p> <p>Jest to moim zdaniem, prosty powrót do praktyk rodem z PRL czyli w praktyce obowiązkowej rejestracji niemal każdej jednostki.</p> <p>Jestem za zdecydowanym zniesieniem obowiązkowej rejestracji, przy pozostawieniu możliwości rejestracji dobrowolnej. Rozumiem bowiem, że rejestracja może ułatwić pracę ubezpieczycielom</p>	j.w.	j.w.
12.	Art. 4	Włodzimierz Ring	<p>Brak jest w nim jakiegokolwiek logicznego uzasadnienia wprowadzenia obowiązkowej rejestracji jednostek śródlądowych - obecnie zwolnionych z obowiązku owej rejestracji.</p> <p>Logika zaost్రzania jakichkolwiek przepisów nakazuje przedstawienie uzasadnienia takich zmian. W omawianym przypadku uzasadnienia owego zdecydowanie brakuje a 10 lat funkcjonowania obecnych przepisów pokazuje ich właściwy zapis. Zmuszanie właścicieli jednostek do nieuzasadnionej rejestracji jednostek nie będzie w środowisku żeglarskim pozytywnie odebrane, co już obecnie widać na forach internetowych.</p>	j.w.	j.w.

13.	Art. 4	Tomasz Konnak	Za to pomysł objęcia rejestracją wszystkich jednostek o długości powyżej 5 metrów jest naprawdę idiotyczny.	j.w.	j.w.
14.	Art. 4	Andrzej Różycki	Powrót do obowiązkowej rejestracji niemal wszystkich jachtów śródlądowych , czyli do nakazu znanego z przepisów obowiązujących w Polsce od lat 50-tych ubiegłego wieku, aż do roku 2007. – jest rozwiązaniem kuriozalnym , niezrozumiałym przez przytłaczającą część użytkowników wód.	j.w.	j.w.
15.	Art. 4	Jaromir Rowiński	<p>Przed wszystkim pragnę wyrazić swoje najwyższe zdumienie wobec opisanego w projekcie zakresu obowiązywania proponowanej regulacji. Zupełnie niezrozumiałe jest bowiem, dlaczego projekt ustawy narzuca obowiązkową rejestrację wszystkich jachtów żaglowych używanych wyłącznie na wodach śródlądowych, których długość jest większa niż 5 metrów.</p> <p>Aktualny stan prawny przewiduje obowiązkową rejestrację wobec użytkowanych wyłącznie na wodach śródlądowych jachtów żaglowych jedynie w przypadku, gdy długość kadłuba takiego jachtu przekracza 12 metrów. Przepisy pozwalają jednocześnie na dokonanie rejestracji dobrowolnej, jeżeli z dowolnych powodów „dowód rejestracyjny” jachtu okazać się może przydatny jego właścicielowi.</p> <p>Pozwolę sobie przypomnieć, że powyżej opisaną, doskonale sprawdzającą się w praktyce zasadę dobrowolności rejestracji większości jachtów żaglowych używanych tylko na wodach śródlądowych wprowadziła przeszło 10 lat temu ustawa z dnia 11 maja 2007r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz.U. 2007 nr 123 poz. 846). Ustawę tę przedstawił w parlamencie rząd pod przewodnictwem premiera Jarosława Kaczyńskiego, rząd którego członkiem był również Pan, Panie Ministrze!</p> <p>Pragnę zwrócić uwagę, że przedstawione wraz z omawianym projektem ustawy „Uzasadnienie” w żaden sposób nie uzasadnia przyczyny radykalnego rozszerzenia zakresu obowiązkowej rejestracji używanych</p>	j.w.	j.w.

			<p>tylko na wodach śródlądowych jachtów żaglowych. Osobiście nie dziwi mnie to – bowiem rozszerzenia obowiązku rejestracji na większość używanych tylko na wodach śródlądowych jachtów żaglowych, nie sposób moim zdaniem uzasadnić. Za takim rozwiązaniem nie przemawia ani istotny interes państwa, ani ochrona jakiegokolwiek istotnego interesu społecznego. Ponadto powszechny obowiązek rejestracji obciążony jest bardzo negatywnymi konotacjami historycznymi. Rejestrację niemal wszystkich śródlądowych jednostek pływających wprowadzono bowiem za czasów "głębokiego" PRL-u. Zaprzestanie tej zbędnej praktyki przyniosła dopiero wspomniana wyżej ustawa z 2007 roku...</p> <p>Dlatego proszę Pana, Panie Ministrze o pozostawienie zakresu obowiązkowej rejestracji w stosunku do jachtów żaglowych używanych tylko na wodach śródlądowych bez zmian, tak by obowiązkowi poddania się rejestracji podlegały tylko te jachty żaglowe, których długość kadłuba przekracza 12 metrów.</p>		
16.	Art. 4	Piotr Antczak	<p>Jeśli chodzi o obowiązek rejestracji jachtów pow. 5 m na śródlądziu to uważam ten pomysł za absurdalny i cofający nas do czasów gomółkowych czy stanu wojennego.</p>	j.w.	j.w.
17.	Art. 4	SAJ	<p>Nadal zdumienie i zaniepokojenie budzi wśród żeglarzy zawarty w projekcie powrót do obowiązkowej rejestracji niemal wszystkich jachtów śródlądowych, czyli do nakazu znanego z przepisów obowiązujących w Polsce od lat 50-tych ubiegłego wieku, aż do roku 2007. Taka regulacja odbierana będzie powszechnie nie tylko jako działanie nieuzasadnione, ale również jako rozwiązanie sprzeczne z dobrymi zmianami, które wprowadził rząd premiera Jarosława Kaczyńskiego - w drodze ustawy z dnia 11 maja 2007r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz.U. 2007 nr 123 poz. 846). Ustanowiony wówczas został obowiązujący obecnie stan prawny, w którym jachty używane wyłącznie na wodach śródlądowych śródlądowe o długości kadłuba poniżej 12 metrów oraz mocy silników</p>	j.w.	j.w.

			<p>poniżej 15 kW zwolnione są z obowiązku rejestracji, przy zachowaniu możliwości dobrowolnej rejestracji tych jachtów śródlądowych, które nie podlegają obowiązkowi rejestracji. Uważamy za właściwe i korzystne zachowanie wprowadzonych ustawą z dnia 11 maja 2007 r. rozwiązań. Obowiązujące obecnie limity wielkości jachtów, które zwolnione są z obowiązkowej rejestracji na wodach śródlądowych powinny zostać zachowane (poniżej 12 m/15kW). Powrót do twardego nakazu rejestracji jachtów śródlądowych już od 5 metrów długości oznacza naszym zdaniem zbędne zwiększenie biurokratycznych obciążeń wobec armatorów i budzi obawy powrotu do irracjonalnych wymogów znanych z okresu PRL, które zlikwidowano dopiero 10 lat temu, mocą wspomnianej ustawy z 11 maja 2007 roku o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej.</p> <p>Nie istnieje żaden powód merytoryczny, związany z bezpieczeństwem żeglugi, uzasadniający taki zapis.</p>		
18.	Art. 4	Tomasz Janiszewski	<p>Pozostawienie obecnej granicy od której zaczyna obowiązywać rejestracja (tj 12m) lub obniżenie jej na 7,5 m długości kadłuba (spójność z przepisem wprowadzającym wymóg posiadania uprawnień na prowadzenie jachtu) przy równoczesnym doprecyzowaniu wymogu oznakowania jachtu nie podlegającego obowiązkowi rejestracji, tak aby jednoznaczna jego identyfikacja stała się możliwa w każdym przypadku;</p>	Uwzględnio -no.	Odpowiednio zmieniono przepisy.
19.	Art. 4 ust. 3	PRS	<p>w Art. 4.1 pkt. 3 – zastąpić „na wniosek Armatora” na „na wniosek Właściciela” – jeśli dokument rejestracyjny ma być dokumentem własności to o zarejestrowaniu bądź wyrejestrowaniu powinien decydować Właściciel a nie Armator, który nie koniecznie musi być właścicielem.</p> <p>Konsekwentnie należy dokonać zmian w dalszej części ustawy tam gdzie występuje Armator mogący wykonywać czynności przynależne Właścicielowi.</p>	Uwzględnio -no.	Odpowiednio zmieniono projektowane przepisy.

20.	Art. 4 ust. 3	SAJKS	Rejestracji powinien dokonywać właściciel jachtu, a nie armator. Armator nie zawsze jest właścicielem.	j.w.	j.w.
21.	Art. 5 ust. 1	PRS	Art. 5.1 zmienić „rejestr jachtów” na rejestr jednostek pływających”	Uwzględnio -no.	Odpowiednio zmieniono projektowane przepisy.
22.	Art. 5 ust. 1 pkt 6	PRS	Art.5.1 pkt 6 Numer INI powinien być nadawany – generowany, przez rejestr centralny a nie przez starostę.	Taka też jest intencja ustawodawcy.	Czynności związane z rejestracją, a także nadaniem numeru INI, będą odbywać się poprzez przeglądarkę internetową i połączenie z rejestr centralnym
23.	Art. 5 ust. 4	PZŻ	Informujemy, że prowadzenie przez Polski Związek Żeglarski rejestracji jachtów morskich /numery rejestracyjne POL/ jest naturalną kontynuacją dla prowadzonej od dziesięcioleci rejestracji jachtów morskich i sportowych /klasowych/. Jachty pod polską banderą i oznakowaniem POL są rozpoznawalne na całym świecie i tym samym są znakomitą promocją polskiego żeglarstwa. Numery rejestracyjne POL jako oznakowanie jachtów sportowych /klasowych/, które biorą udział w regatach krajowych i międzynarodowych, są nadawane przez Polski Związek Żeglarski. Mając na uwadze powyższe rejestry jachtów morskich i jachtów sportowych /klasowych/ powinny być nadal prowadzone przez Polski Związek Żeglarski	Uwzględnio -no.	PZŻ będzie jednym z organów rejestrujących. To właściciel zdecyduje, gdzie złoży wniosek o rejestrację: w jednym ze starostw, czy w związku sportowym.
24.	Art. 5 ust 4	PZMiN W	Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego (dalej również jako „Związek”) jest polskim związkiem sportowym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie. Jest to organizacja pozarządowa, do której podstawowych zadań należy organizacja i prowadzenie współzawodnictwa w zakresie sportów motorowodnych. Oprócz tego, na mocy szczególnych uregulowań zawartych w przepisach ustawy o żegludze śródlądowej Związek wykonuje zadania związane z prowadzeniem administracyjnego rejestru	Uwzględnio -no.	PZMiNW będzie jednym z organów rejestrujących. To właściciel zdecyduje, gdzie złoży wniosek o rejestrację: w jednym ze starostw, czy w związku sportowym.

		<p>statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji i w tym zakresie wykonuje szereg zadań i czynności określonych przepisami ustawy oraz przepisów wykonawczych, w szczególności rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie trybu rejestracji statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji (Dz.U. z 2013 r. poz. 749).</p> <p>Zadania te Związek wykonuje nieustannie od roku 2006 prowadząc w chwili obecnej elektroniczny rejestr dla ok 17 000 statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji.</p> <p>Prowadzenie przez Związek czynności związanych z prowadzeniem rejestru statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji ma kilka wymiarów. Po pierwsze Związek, jako organizacja działająca w obszarze sportów motorowodnych posiada zasadniczą wiedzę i wieloletnie doświadczenie niezbędne w tematyce związanej z całokształtem spraw dotyczących użytkowania i rejestracji statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji. Jest to o tyle istotne, że Związek posiada wykwalifikowaną i doświadczoną kadrę osób, która od wielu lat zajmuje się działalnością związaną z rejestracją statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji oraz przeglądami technicznymi – co ma niebagatelne znaczenie biorąc pod uwagę bezpieczeństwo dopuszczanych do żeglugi jednostek. W chwili obecnej czynności te wykonuje około 70 osób. Na potrzeby usprawnienia procesu rejestracji Związek sfinansował i wdrożył nowoczesny elektroniczny system rejestracji statków.</p> <p>Gotowy e-system PZMWiNW służący do rejestracji łodzi w przeciągu kilkunastu tygodni jest w stanie zaimplementować wszelkie rozwiązania techniczne służące do ujednoczenia procesu rejestracji w całej Polsce i we wszystkich wyznaczonych instytucjach, a także przekazywać scentralizowaną „macierz” systemu do wyznaczonych przepisami instytucji (np. ministerstwa, policja, straż graniczna). Przy</p>		
--	--	--	--	--

		<p>zachowaniu przepisów w zakresie ochrony danych osobowych system mógłby być „otwarty” w określonym obszarze (poprzez sieć Internet) dla użytkowników, czyli osób rejestrujących, kupujących czy sprzedających statek.</p> <p>Z zasobów systemu wdrożonego przez Związek korzystają Urzędy Żeglugi Śródlądowej oraz w najbliższym czasie zaczną korzystać jednostki Policji. Jest to więc rozwiązanie sprawdzone i z powodzeniem wykorzystywane przez różne instytucje, w tym także publiczne. Jest to system kompletny, sprawdzony i zdalny do obsłużenia przez wiele podmiotów.</p> <p>W tym kontekście wydaje się, że planowane w projekcie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m całkowite pozbawienie Związku możliwości prowadzenia rejestru jest nieuzasadnione i może wpłynąć negatywnie na wiele obszarów, w których Związek świadczy usługi na rzecz armatorów i właścicieli statków. W ocenie Związku uzasadnienie planowanych zmian tym, że obecnie działa kilka rejestrów jest niewystarczające dla ingerencji w funkcjonujące rozwiązania. Jak wspomniano wyżej system elektronicznej rejestracji wdrożony przez Związek działa od kilku lat. Drobne modyfikacje (które już były testowane) mogą doprowadzić do kierowania danych do konkretnych instytucji. Związek jest w stanie udostępnić ten system innym podmiotom rejestrującym – czyli rozbudować go tak, by każdy podmiot rejestrujący procedował według tych samych zasad i by w ten sposób powstawał centralny rejestr.</p> <p>Nie ma merytorycznych przesłanek, by zadania, które są obecnie z powodzeniem realizowane przez Związek (a w pozostałym zakresie przez Polski Związek Żeglarski), a które dotyczą sfery sportu i rekreacji, były przekazywane w gestię starostów. Ingerencja ustawodawcy w tę sferę działalności nie wydaje się uzasadniona, tym bardziej jeśli jednym z podstawowych argumentów przemawiających za zmianą jest fakt „niespójności systemów rejestracyjnych”. W przypadku</p>		
--	--	---	--	--

		<p>rejestr prowadzonego przez Związek ten argument nie powinien mieć zastosowania. Wydaje się bowiem, że wystarczającym rozwiązaniem, z punktu widzenia zapewnienia spójności systemu rejestracji jest ujednolicenie systemu przez nadanie mu określonych ram. W chwili obecnej przepisy np. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. Nr 39, poz. 340) określają szczegółowy tryb postępowania związanego z wpisem i zmianami w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej, zwanym dalej "rejestrem", a także wzory ksiąg rejestrowych, dokumentu rejestracyjnego oraz warunki i terminy wymiany dokumentów rejestracji statków. Wydaje się zatem, ażeby osiągnąć spójność systemu rejestracji należy w tym celu zaimplementować gotowy elektroniczny system funkcjonujący w Polskim Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego do pozostałych instytucji uprawnionych do rejestracji.</p> <p>Funkcjonowanie obecnego systemu, co do zasady nie jest kwestionowane. Ingerencja ustawodawcy powinna następować w sytuacji, gdy pożądanego efektu (skutku) nie można osiągnąć przez inne, pozaustrojowe rozwiązania. Tworzenie kolejnej konstrukcji prawnej i dokonywanie zasadniczych zmian w terminologii związanej z żeglugą jest niepotrzebne w sytuacji, gdy nie wymaga tego wyższy interes publiczny.</p> <p>Zgodnie z projektowanymi zmianami wszystkie czynności związane z rejestracją statków miałyby być wykonywane przez właściwych starostów.</p> <p>Przedstawiona w zestawieniu do projektu ustawy statystyka około 336 tysięcy jednostek pływających w ocenie Związku jest bardzo zawyżona. W sumie w aktualnych rejestrach PZMWiNW oraz PZŻ jest około 25 tys. jednostek. Przy nawet bardzo śmiałych szacunkach pozostałych jednostek (łodzi wędkarskie itd.) łącznie może być około 23-50 tysięcy co daje ogólną liczbę do 80 tysięcy. Zakładając koszty</p>		
--	--	--	--	--

		<p>całościowe wdrożenia systemu i przerejestrowanie wszystkich jednostek, które są obecnie używane, opłata za rejestracje nie pokryje nawet 1/3 kosztów wdrożenia nowego rozwiązania zaproponowanego w projekcie ustawy.</p> <p>Roczne dochody związane z rejestracją około 5 tys. nowych jednostek także nie pokryją kosztów utrzymania systemu i jego obsługi przez pracowników starostw (około 280 etatów, co przy założeniu zarobków na poziomie najniższym krajowym generuje roczną kwotę około 9 milionów złotych). Co więcej, widzimy możliwość oszczędności dla budżetu państwa przekazując całość rejestracji do dwóch, maksymalnie trzech podmiotów.</p> <p>Można zatem stwierdzić, że generowanie kolejnych wydatków po stronie budżetu państwa nie znajduje uzasadnienia. W ocenie Związku powinno się raczej unikać powiększania kosztów w sytuacji, gdy planowany efekt można osiągnąć metodami poza legislacyjnymi.</p> <p>Dodatkowo planowane rozwiązania ingerują w znacznym stopniu w istniejący układ stosunków prawnych, gdzie poszczególne podmioty są elementami systemu. W ocenie Związku naczelną zasadą powinno być poszanowanie istniejących stosunków prawnych i umożliwienie podmiotom racjonalnego planowania przyszłych działań. Zasady te dotyczą ogólnie procesu stanowienia prawa i zostały wielokrotnie podkreślane przez Trybunał Konstytucyjny (np. w wyroku z 26 lutego 2003 r., sygn. akt K 1/01). Planowane rozwiązania i sposób ich wprowadzenia naruszają także jedną z podstawowych zasad ochrony interesów w toku. Jak wcześniej wspomniano, przez wiele lat stosowania istniejących rozwiązań prawnych Związek poczynił wiele nakładów, by wdrożyć i modyfikować istniejący system rejestracji. Z funkcjonowaniem tego systemu wiąże się dodatkowo kwestia zabezpieczenia finansowania działalności Związku. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego jest organizacją opartą w dużej części na środkach pochodzących z dotacji celowych, które są</p>		
--	--	--	--	--

		<p>przeznaczone na cele sportowe związane z reprezentowaniem Polski na arenie międzynarodowej. Część środków finansowych służących zabezpieczeniu finansowania działalności Związku pochodzi właśnie z przychodów uzyskiwanych z opłat za rejestrację statków. W skali organizacji pozarządowej są to znaczące środki, które mają niebagatelne znaczenie dla funkcjonowania Związku i realizowania przez niego zadań publicznych.</p> <p>W chwili obecnej przychody Związku z tytułu rejestracji statków szacuje się na około 250 tysięcy złotych rocznie.</p> <p>Tworzenie nowego prawa powinno odpowiadać celom społecznym i gospodarczym, a swoboda w kształtowaniu rozwiązań doznaje ograniczeń wynikających z ogólnych wartości wpływających z dotychczasowych stosunków prawnych. W tym zakresie należy przyjmować takie rozwiązania, które będą służyły realizacji tych celów, a jednocześnie będą proporcjonalne i nie będą naruszać praw nabytych.</p> <p>Istota rozwiązań zawartych w projekcie ustawy w zasadzie deprecjonuje dotychczasowy dorobek Związku i usuwa go na margines działania zwłaszcza w sferze dla której został ustanowiony, tj. w zakresie sportu i rekreacji.</p> <p>Powyższe może doprowadzić do znacznego zmniejszenia znaczenia Związku i jego roli w kształtowaniu świadomości przepisów w zakresie sportu i rekreacji, przestrzegania przepisów i wpływu na rozwój sportów motorowodnych w Polsce. To zaś może mieć bezpośrednie przełożenie na zdolność Związku do realizowania zadań publicznych, w szczególności w sprawach związanych z udziałem we współzawodnictwie międzynarodowym, gdzie reprezentanci Polski odnoszą znaczące sukcesy. Związek prowadzi aktualnie 4 dyscypliny sportu, które rok w rok przynoszą naszemu krajowi około 20 medali Mistrzostw Świata i Mistrzostw Europy. Prowadzenie przez Związek rejestracji łodzi to niebagatelne wsparcie dotyczące finansowania i utrzymania tak wysokiego poziomu sportowego naszych zawodników.</p>		
--	--	---	--	--

			Dodamy, że całkowity dochód generowany z tytułu rejestracji łodzi jest przeznaczany na działalność statutową naszej organizacji. Jeśli stracimy tę gałąź dochodu nie będzie nas stać na utrzymanie takiego stanu. A utrzymanie wysokiego poziomu sportowego i rozwój dyscyplin to dla Związku priorytet. W skali struktur przychodów i dochodów naszej organizacji stanowi to ważny element, w skali ewentualnych wpływów do budżetu (jeśli takie w ogóle będą, bo w naszej ocenie realizacja zadania może przynosić stratę) będą to zyski o niewielkim znaczeniu.		
25.	Art. 5 ust. 4	Witold Chochołak	Odsunięcie od procedury rejestracji jachtów morskich PZZ (Polskiego Związku Żeglarskiego) , który akurat zaprowadził porządek w tej kwestii i wywiązywał się sprawnie ze swych obowiązków związanych z ewidencją nazw i wystawianiem dokumentów jachtów morskich..	Uwzględniono.	j.w.
26.	Art. 5 ust. 4	Konfederacja Lewiatan	Rozważenia wymaga też zasadność obowiązku uzyskania numeru identyfikacyjnego oraz oznaczeń (co wiąże się z dodatkowymi obciążeniami finansowymi i formalnymi) przez jednostki pływające użytkowane już przed dniem wejścia w życie ustawy.	Nie uwzględniono.	Koszt wydania oznakowania kontrolnego wyniesie 30 zł, a od strony formalnej nie będzie nowych wymogów czy uciążliwości. Będą to naklejki, a zatem samo oznakowanie (naklejenie) również nie będzie uciążliwe czy czasochłonne.
27.	Art. 5 ust. 6	Witold Chochołak	Ustawa nakładając obowiązek znakowania łodzi dodatkowo numerami INI jest zbyt rygorystyczna i narażona na powszechne niezadowolenie a nawet protesty w środowisku wodniackim	Nie uwzględniono.	j.w. Należy rzetelnie informować środowisko wodniackie.
28.	Art. 5 ust. 6	Jaromir Rowiński	Moje zaskoczenie i zdziwienie budzi również wynikający zproponowanych w projekcie przepisów obowiązek poddania oznakowaniu kadłubów wszystkich istniejących jednostek	j.w. Nieporozumienie.	j.w.

			<p>plywających o długości powyżej 5 metrów.</p> <p>Moim zdaniem to przepis całkowicie zbędny. Jego ewentualne wprowadzenie skutkować będzie jedynie zwiększeniem biurokratycznej mitręgi i obciążeń wobec właścicieli jednostek rekreacyjnych. Co istotne – proponowanej w związku z oznaczaniem kadłubów, zbędnej i uciążliwej formalności właściciele jednostek rekreacyjnych zmuszeni będą poddawać się... na własny koszt.</p> <p>Pragnę zwrócić uwagę, że przedstawione wraz z omawianym projektem ustawy „Uzasadnienie” całkowicie wadliwie przywołuje regulacje międzynarodowe, dotyczące nadawania numerów CIN lub HIN oraz oznakowywania tymi numerami jednostek rekreacyjnych. Przywołane w „Uzasadnieniu” regulacje dotyczą bowiem wyłącznie jednostek nowych lub wprowadzanych po raz pierwszy do użytku w obszarze Unii. W żadnym wypadku regulacje te nie mogą stanowić pretekstu do ustanowienia obowiązku uzyskiwania numerów kadłuba oraz do oznakowywania kadłubów jednostek już użytkowanych – w tym jednostek, które były użytkowane przed wejściem w życie przywoływanych w „Uzasadnieniu” regulacji.</p> <p>Zmuszony też jestem dodać, że wspomniane w „Uzasadnieniu” „stworzenie mechanizmów utrudniających powtórna legalizację skradzionego sprzętu” , które miałyby wynikać z wprowadzenia powszechnego obowiązku oznakowania kadłubów jachtów o długości powyżej 5 metrów – jest nie tyle wskazaniem realnego celu regulacji, ile – proszę wybaczyć sformułowanie - przykładem myślenia życzeniowego oraz nieznamomości problemu...</p> <p>Dlatego proszę Pana, Panie Ministrze o odstąpienie od obowiązku oznakowania kadłubów tych jednostek rekreacyjnych, które są już użytkowane lub wprowadzone do obrotu.</p>		
29, 30,	Art. 5 ust 6	Jarosław Karwat,	Dodatkowo – oznakowanie rejestracyjne winno odbywać się w sposób dotychczasowy tj. w sposób czytelny, jednak wybrany	j.w.	j.w..

31		Maciej Oleksiuk Tomasz Fruba	przez armatora, bez konieczności przytwierdzenia do kadłuba dodatkowych elementów takich jak oznakowanie kontrolne.		
32	Art. 5 ust. 6	Tomasz Janiszewski	Na koniec - moje poważne wątpliwości budzi zamiar obowiązkowego znakowania każdego jachtu numerami identyfikacyjnymi . O ile sposób jego realizacji nie budzi zastrzeżeń w przypadku jednostek nowych, zwłaszcza pochodzących z seryjnej produkcji stoczniowej, o tyle w przypadku wspomnianych na wstępie kilkudziesięcioletnich jachtów może on stać się źródłem problemów. Noszą one bowiem tyle śladów napraw i przeróbek, że nie sposób będzie stwierdzić czy kolejna łata na laminacie nie jest przypadkiem śladem po nielegalnie usuniętym poprzednim numerze. Wprowadzenie zasady dobrowolności znakowania jachtów numerami identyfikacyjnymi (podobnie jak to jest w przypadku rowerów), względnie uczynienie takiego oznakowania obowiązkowym wyłącznie w odniesieniu do jachtów nowobudowanych przeznaczonych na sprzedaż.	j.w.	j.w.
33.	Art. 5 ust. 6	SAJ	Zupełnie niezrozumiały jest powód , dla którego omawiany projekt ustawy zawiera zapisy nakazujące uzyskiwanie numeru i oznakowania (CIN, VIN, INI) przez obecnie użytkowane jachty . Jest to sprzeczne zarówno z celem, jak i z przywołanymi w uzasadnieniu regulacjami międzynarodowymi, dotyczącymi nadawania numeru CIN. Regulacje te dotyczą co do zasady wyłącznie jednostek nowych lub wprowadzanych po raz pierwszy do użytku. Niezrozumiały jest również powód wprowadzania wymogu uzyskiwania w trakcie procedury rejestracyjnej opartego wyłącznie na zapisach projektu „numeru INI”, co musiałoby dotyczyć wszystkich polskich jachtów, które nie posiadają numeru CIN. Nie rozumiemy dlaczego przywołane w „uzasadnieniu” właściwe funkcjonowanie proponowanej w projekcie elektronicznej bazy danych o polskich jachtach, musi łączyć się z obciążeniami	j.w.	j.w.

			formalnymi i finansowymi wobec każdego właściciela polskiego jachtu.		
34.	Art. 6 ust. 1	PZŻ	Projekt w art. 6 ust. 1 pkt 1 przewiduje, iż rejestrację dokonuje się na podstawie „dowodu własności” . Nie zostały przewidziane w projekcie przepisy przejściowe, które dawałyby podstawę do rejestracji jednostki bez posiadania dowodu własności np. w oparciu o oświadczenie składającego wniosek złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej z art. 233 §1 KK za składanie fałszywych zeznań. Taka możliwość winna zostać przewidziana zwłaszcza dla osób posiadających jachty rekreacyjne, które zbudowane zostały kilkanaście-kilkadziesiąt lat temu, nigdy nie były zarejestrowane, a właściciel już dawno nie posiada np. umowy sprzedaży, faktury zakupu lub faktur za materiały w przypadku samodzielnej budowy jednostki. W obecnym brzmieniu ustawy taka osoba będzie pozbawiona możliwości rejestracji, a co za tym idzie narażona na sankcję wykroczeniową.	Zostanie uwzględnione w przepisach wykonawczych.	
35.	Art. 6 ust. 1	Witold Chocho-lak	Ustawa w Art. 6.1 poz 3) wymaga zbyt wielu zaświadczeń i załączników przy rejestracji na przykład zaświadczenia o wymiarach (czyżby znowu presja tzw inspektorów technicznych?) oraz informacji często nie znanych właścicielom i nie zdobycia (np. wiek jednostki).	Nie uwzględniono. Nieporozumienie.	Zaświadczenie o wymiarach nie będzie wymagane.
36, 37	Art. 6 ust. 1 pkt 1	ZPR PZW	uzupełnienie tekstu o zdanie – lub dotychczasowego dowodu rejestracyjnego wydanego przez Starostwo Powiatowe bądź oświadczenia właściciela. <i>- chodzi o łodzie będące w posiadaniu użytkowników rybackich, a przejęte w latach 90-tych poprzedniego wieku w procesie restrukturyzacji PGRyb-ów. Są one zarejestrowane zgodnie z Ustawą o rybactwie śródlądowym natomiast, ze względu na upływ czasu może być problem z dowodem własności (faktura zakupu)</i>	Uwaga zostanie uwzględniona w przepisach wykonawczych.	Istnieje potrzeba uwzględnienia zarówno faktu, że w odniesieniu do jednostek istniejących może być problem z udokumentowaniem zakupu, jak wprowadzenia mechanizmów utrudniających legalizację skradzionego sprzętu.
38	Art. 6	Tomasz	Także wpisywanie do dowodu rejestracyjnego rejonu żeglugowego	Nieporozu-	Wyjaśnienie: rejon

	ust 1 pkt 2 lit e	Janiszewski	<p>na jaki dopuszczony jest jacht (również zapożyczone z przepisów stworzonych pod dyktat PZZ) jest nieporozumieniem. Narąza ono bowiem na mandat armatora mniejszej jednostki pływającej po tak popularnych mazurskich jeziorach jak Śniardwy, Mamry czy Niegocin. Te akwenty formalnie zaliczone są do tego samego rejonu co Zatoka Gdańska czy Pomorska, mimo że możliwości bezpiecznego schronienia się w razie załamania pogodowego są na tych jeziorach nieporównywalnie większe niż na morzu, choćby z uwagi na nieporównywalnie mniejsze odległości od brzegu. Związana z rejonem żegludowym kategoria projektowa zawarta jest w dokumentacji jachtu, zaś armator ma tę informację traktować jako wskazówkę, nie zaś bezwzględnie obowiązujący wymóg.</p>	mienię.	<p>żeglugi nie będą wpisywane do dowodu rejestracyjnego. Natomiast jednostki muszą być rejestrowane jako morskie lub śródlądowe (z uwagi na konieczność ustalania organu w procedurze odwoławczej, organu inspekcyjnego, przepisów, którym podlega jednostka). W dowodzie rejestracyjnym będą również określone warunki hydrometeorologiczne, w których jednostek może być używana (siła wiatru, zafalowanie), co będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i nie odnosi się w żaden sposób do rejonów uprawiania żeglugi.</p>
39, 40	Art. 6 ust. 1 pkt 2	ZPR, PZW	<p>2. Art. 6.1.2.i) dodać lub adres siedziby właściciela</p> <p><i>- łodzie używane do zawodowego połowu ryb na śródlądziu (w odróżnieniu od połowów na morzu) często nie mają portu macierzystego w rozumieniu Ustawy o żegludze śródlądowej – są przierzucane z jeziora na jezioro i tam pozostają na czas połowu. Bardzo rzadko znajduje się tam jakakolwiek rybakówka.</i></p>	Nie uwzględniono.	<p>Wszystkie jednostki obowiązują te same przepisy w odniesieniu do portu macierzystego, który jest jedynie portem wskazanym przez armatora (najczęściej jedynie zimowania jednostki).</p>

41.	Art. 9 ust. 2	PZŻ	W art. 9 ust. 2 projektu nakłada się na armatora zarejestrowanego jachtu m.in. obowiązek zawiadomienia o zbyciu jednostki w terminie 14 dni. Polski Związek Żeglarski stoi na stanowisku, iż obowiązek winien zostać analogicznie uregulowany tak jak w odniesieniu do pojazdów samochodowych. Zgodnie z art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym właściciel pojazdu zarejestrowanego jest obowiązany zawiadomić w terminie nieprzekraczającym 30 dni starostę o nabyciu lub zbyciu pojazdu. W uzasadnieniu do projektu nie wskazuje się na motywy wprowadzenia znacznie krótszego okresu /14 dni/ na dokonanie zawiadomienia. Ponadto obowiązek ten, analogicznie jak w przypadku pojazdów mechanicznych, winien zostać wyraźnie nałożony również na nabywcę jednostki podlegającej rejestracji.	Uwzględnio -no.	Odpowiednio zmieniono projektowane przepisy.
42.	Art. 9 ust. 2	Konfederacja Lewiatan	Wydłużony powinien zostać przewidziany w art. 9 ust. 2 projektu 14-dniowy termin na zgłoszenie do rejestru informacji o zbyciu jednostki lub zmianie danych podlegających wpisowi do dowodu rejestracyjnego (np. do 30 dni tak jak w przypadku pojazdów samochodowych).	j.w.	j.w.
43.	Art. 10 ust. 1	Witold Chochołak	Jawny charakter rejestru jachtów jest bezpodstawny i niebezpieczny - narusza prawa osobiste właścicieli i armatorów i naraża właścicieli drogowych jachtów na działania przestępców. Dostęp do tego rodzaju informacji powinny mieć jedynie organy administracji państwowej	Nie uwzględniono.	Jawność rejestru wynika z innych przepisów i zapewnia swobodę obrotu gospodarczego, podobnie jak w przypadku pojazdów czy nieruchomości.
44, 45, 46	Art. 10 ust 2	Jarosław Karwat, Maciej Oleksiuk Tomasz	Art. 10 pkt. 2 oraz art. 15 pkt. 4 – Informacje dotyczące armatora oraz jednostki nie mogą być dostępne publicznie ze względu na zwiększone ryzyko nadużyć ze strony osób nieuprawnionych. Zapis ten budzi także moje wątpliwości pod kątem zgodności z Ustawą o ochronie danych osobowych.	Uwzględnio -no.	Nie będą udostępniane żadne dane osobowe. Dostęp do danych jednostki możliwy będzie tylko pod warunkiem

		Fruba			podania danych znanych jedynie właścicielowi.
47	Art. 10 ust. 2	Tomasz Janiszewski	Ograniczenie możliwości pozyskiwania danych osobowych właścicieli jachtów jedynie dla organów ścigania.	j.w.	j.w.
48	Art. 11 pkt 2 lit c	PRS	Art. 11 ppkt. 2 c) – wykreślić akapit c) – Art. 11 mówi o wykreśleniu jednostki z rejestru, a akapit c) o niespełnieniu wymagań umożliwiających jej rejestrację w rejestrze,	Nie uwzględniono.	Jednostka może zostać przebudowana, może się również okazać, że właściciel podał nieprawidłowe dane.
49	Art. 12 ust. 1	Witold Chochołak	Niepotrzebne przekazanie procedury rejestracji jachtów morskich przez jedną instytucję drugiej (z PZŻ do UM w Szczecinie) nie mającej żadnego doświadczenia w tej dziedzinie, nie zajmującej się dotąd jachtami i która nie ma żadnego doświadczenia w działalności w skali ogólnopolskiej. W takiej sytuacji zmiana organu doświadczonego na niedoświadczony doprowadzić może do chaosu i opóźnień w procesie rejestracji jachtów morskich zamiast uproszczenia go. Przekazanie centralnego rejestru jachtów i łodzi akurat do UM Szczecinie który raczej dotąd służył z wymyślenia bezpodstawnych rygorów prowadzących do ograniczenia swobody żeglugi a służących interesom garstki osób dorabiających sobie na tak zwanych „inspekcjach okresowych” jachtów morskich poprzez świadczenia za dojazdy, delegacje itp.	Częściowo uwzględniono. Wymaga wyjaśnień.	Zgodnie z projektem UMS będzie prowadził rejestr tylko w formie elektronicznej, a nie będzie organem rejestrującym. Wprowadzono zmiany polegające na możliwości rejestrowania jachtów również w PZŻ, do wyboru właściciela.
50	Art. 12 ust. 3	PRS	- Art. 12.3 – w bazie danych gromadzi się dane dotyczące także właściciela(li) nie tylko Armatora.	Uwzględniono.	Odpowiednio zmieniono projektowane przepisy. Zrezygnowano z definicji „armatora”.
51	Art. 13	PTR	Polskie Towarzystwo Rybackie w Poznaniu po zapoznaniu się z ww. projektem ustawy wnosi następujące uwagi dotyczące:	Uwzględniono.	Odpowiednio zmieniono projektowane przepisy.

	ust. 3		- wprowadzenia zapisu uprawniającego strażnika Państwowej Straży Rybackiej do nałożenia grzywny w drodze mandatu karnego oraz podjęcia innych czynności służbowych przewidzianych prawem w przypadku braku rejestracji i oznakowania jednostki pływającej.		
52	Art. 13 ust. 3	PZW	W art.13 ust. 3 dodać pkt.5 - państwowa straż rybacka <i>Zgodnie z art.14 w przedstawionym projekcie miałyby nastąpić zmiana w uors (art.27b ust.1 pkt.6 – uprawniałby strażników PSR do kontroli dokumentów rejestracyjnych łodzi i tym samym do nakładania mandatów za to.</i>	j.w.	j.w.
53	Art. 15 pkt 1	PRS	Art. 15 – w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej wprowadza się zmiany: Zmiany powinny być zgodne z proponowanymi definicjami w Art.3	Nie uwzględniono.	Patrz wyjaśnienia powyżej.
54	Art. 15 pkt 1	PZMiN W	Projekt ustawy wprowadza zupełnie nowe definicje odnoszące się do spraw, które funkcjonują już w obrocie prawnym i powszechnej świadomości. Dotyczy to np. ustalenia nowych pojęć jak np. jacht rekreacyjny, czy też jacht komercyjny. W ustawie należy unikać posługiwania się nowo tworzonymi pojęciami lub strukturami językowymi , chyba że w dotychczasowym słownictwie polskim brak jest odpowiedniego określenia. Trudno znaleźć wy tłumaczenie dla tego by skuter wodny, czy też łódź motorową nazywać jachtem bez oznaczenia, że chodzi np. o jacht „motorowy”. Należy zaznaczyć, że ustawa o żegludze śródlądowej, w części np. dotyczącej uprawnień, reguluje kwestie posiadania dokumentów kwalifikacyjnych w odniesieniu do jachtów żaglowych i jachtów motorowych, tj. ogólnie dla statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji. Wprowadzając nowe definicje, w miejsce obowiązujących i występujących w obrocie, należałoby oczekiwać, że zmiana dotyczyć będzie każdej ze sfer poddanych regulacji. W obecnym	j.w.	j.w.

			kształcie projekt ustawy zmienia nomenklaturę tylko w nieznacznym zakresie, co wydaje się błędem.		
55	Art. 15 pkt 1	Witold Chocho- lak	<p>Wada 2. Bezasadne wprowadzenie pojęcia jachtu komercyjnego na wodach śródlądowych nie</p> <p>uzasadnionego ani przepisami Unii Europejskiej, ani ONZ, ani bezpieczeństwem żeglugi.</p> <p>Jachty używane do celów zarobkowych są to takie same jachty, jak prywatne i nie ma podstaw by w duch PRL szykanować stowarzyszenia wodniackie oraz firmy za to, że czasem osiągają dzięki nim czasem dochody. Żadne zdarzenia na wodach śródlądowych w przeszłości nie wykazały by jachty używane do celów zarobkowych wymagały one jakiegokolwiek innego traktowania od jachtów prywatnych lub by stanowiły jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa. Wprowadzając pojęcie jachtu komercyjnego na śródlądziu to tak jak gdyby dzielić w transporcie drogowym samochody osobowe zależnie od tego, do czego są używane a przecież ani Polska poza okresem stalinowskim ani żaden inny kraj w Europie tak nie czyni. W ruchu drogowym taką granicę stanowi jedynie waga pojazdu i ilość osób którą można nim przewozić. Podobnie Europejskie przepisy żeglugowe CEVNI i dostosowane do nich polskie prawo zawierają pojęcie traktowanego bardziej ulgowo tak zwanego „małego statku” o długości do 12 m i przeznaczonego do żeglugi do 12 osób i nie powinno się mnożyć w polskim prawie dodatkowych komplikujących je granic nie mających żadnego uzasadnienia w praktyce i bezpieczeństwie. Albo wprowadzać rygorów z założenia dedykowanych dla statków nie będących małymi statkami lub służących do uprawiania sportu i rekreacji.</p>	Nie uwzględniono.	Przedstawiona argumentacja zawiera szereg nieścisłości. Np. w definicji małego statku (CEVNI) jest mowa o „pasażerach”, a nie osobach, projektowane przepisy nie różnicują obowiązków i procedur rejestracji dla jachtów komercyjnych i rekreacyjnych, różne państwa europejskie, np. Szwecja, wprowadziły podział na jachty rekreacyjne i komercyjne.
56	Art. 15 pkt 4	PRS	<p>Art.15 ppkt 4) – art19. otrzymuje brzmienie : „Art.19.1 Rejestr prowadzi dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla portu macierzystego statku”</p> <p>Jak ten zapis się ma do zapisu w Art.5.1 o centralnym „rejestrze</p>	Nieporozumienie.	Ten art. pozostaje w niezmienionej treści i dotyczy statków innych niż jachty.

			jachtów” Dalej w pkt. 2 zmiana „Armator” na „Właściciel”		
57	Art. 15	PTR	Polskie Towarzystwo Rybackie w Poznaniu po zapoznaniu się z ww. projektem ustawy wnosi następujące uwagi dotyczące: 3) wprowadzenia oznakowania w przypadku jednostek pływających o długości poniżej 2,5 m nie podlegających obowiązkowi rejestracji, w celu umożliwienia ich identyfikacji oraz opracowanie zasad znakowania nierejestrowanych jednostek pływających.	Uwzględniono.	Wymagania w zakresie oznakowania jednostki zostaną zmienione zgodnie z CEVNI.
58	Art. 15 pkt 11 i 12	PZŻ	Znaczne wątpliwości budzi wprowadzenie obowiązku przeglądów technicznych dla śródlądowych jachtów żaglowych. Zarówno w ocenie skutków regulacji jak i w uzasadnieniu do projektu nie podano żadnych danych /statystyk/ świadczących o liczbie wypadków spowodowanych przez zły stan techniczny jachtu żaglowego. Nawet w sytuacjach, kiedy dochodzi do wywrotki jachtów, to przyczyna zazwyczaj nie leży w złym stanie technicznym jednostki, a w popełnionych przez załogę błędach.	Częściowo uwzględniono.	Podniesiono próg, od którego przeglądy będą obowiązkowe. Intencją ustawodawcy jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa usługobiorcom korzystającym z oferty firm żeglarskich takich jak: czartery, rejsy, szkolenia.
59	Art. 15 pkt 11 i 12	Krzysztof Mnich	Projektowana ustawa w zupełnie nieuzasadniony sposób przywraca obowiązkowe przeglądy (według nieznanych na razie kryteriów) dla wymienionej większości jachtów.	j.w.	j.w.
60	Art. 15 pkt 11 i 12	Witold Chochołak	Przywrócenie komunistycznego wymogu przeprowadzania tak zwanych inspekcji technicznych na części jachtów śródlądowych, tym razem „komercyjnych” jest całkowicie bezzasadne bo w ogóle nigdy w Polsce na wodach nie było żadnych wypadków wynikających z przyczyn technicznych na jachtach o takim charakterze. Wprowadzanie takiego rygoru jest więc całkowicie bezzasadne	Nie uwzględniono.	j.w. Przedstawiona argumentacja nie jest poparta statystykami. Np. wypadki zatonięć jachtów

			a prowadzić może tylko to wzrostu korupcji, kosztów uprawiania jachtingu i rozwoju szarej strefy w gospodarce i uszczuplać dochody Skarbu Państwa na rzecz „inspektorów”.		były związane z stanem/brakiem komór wypornościowych.
61	Art. 15 pkt 11 i 12	PRS	<p>Art. 15 ppkt.11) i 12) – PRS wielokrotnie kwestionował zapisy w Rozporządzeniach wprowadzające zwolnienie z przeglądów jednostek posiadających znak CE.</p> <p>Uzasadnienie: PRS jako unijna jednostka notyfikowana uczestniczymy w procesach certyfikacji jednostek rekreacyjnych do 15 lat. Mamy bardzo dokładny obraz tego jak wyglądają jednostki posiadające znak CE, które zostały poddane certyfikacji zgodnie z modułem A – tylko wewnętrzna kontrola producenta, bez udziału żadnej jednostki zewnętrznej, jak również jednostki poddane certyfikacji zgodnie z modułem A1 (zgodnie z poprzednią dyrektywą 94/25/WE – modułem Aa) – gdzie zewnętrzna jednostka notyfikowana uczestniczy tylko w ocenie stateczności i pływalności nie odnosząc się do konstrukcji i wyposażenia. Wielokrotnie widzieliśmy jednostki na których nie były spełnione podstawowe wymagania zawarte w Dyrektywie jak i normach zharmonizowanych do Dyrektywy, a dla których producent wystawiał Deklarację zgodności CE – tzw. certyfikat CE.</p> <p>Dlatego, po raz kolejny zwracamy uwagę, że ze względu na bezpieczeństwo żeglugi nie należy zwalniać tych jednostek z przeglądu technicznego, zwłaszcza jednostek mających uprawiać żeglugę komercyjną. Szczególnie ważnym jest pierwszy przegląd przed dopuszczeniem do użytkowania – przed rejestracją takich jednostek.</p> <p>Innym aspektem jest fakt, że zgodnie z proponowanym zapisem jednostki budowane be żadnego nadzoru instytucji technicznej są traktowane lepiej niż te, które są budowane pod nadzorem instytucji klasyfikacyjnej, bądź podmiotu upoważnionego do prowadzenia nadzoru zgodnie z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju poz. 1335 z dnia 7 października 2014, dla których została zatwierdzona</p>	Częściowo uwzględniono.	Zwolnieniu z obowiązku przeglądów nie będą podlegały jednostki posiadające znak CE, które zostały poddane certyfikacji zgodnie z modułem A – tylko wewnętrzna kontrola producenta, bez udziału żadnej jednostki zewnętrznej. Nie ma przeszkód, by instytucja klasyfikacyjna prowadząca nadzór nad budowa jachtu wydała odpowiednią dokumentację i umożliwiła oznakowanie CE.

			dokumentacja – zweryfikowana na zgodność z wymaganiami odpowiednich przepisów, prowadzony był nadzór, i które podlegają pięcioletnim cyklom nadzoru klasyfikacyjnego.		
62	Art. 15 pkt 11 i 12	PZMiN W	<p>Projektodawca zakłada, że obowiązkowym przeglądom technicznym nie będą podlegały jachty rekreacyjne. Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 2 projektu ustawy przez jacht rekreacyjny należy rozumieć statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny.</p> <p>W uzasadnieniu dołączonym do projektu ustawy nie wskazuje się jednocześnie przyczyn odstąpienia od obowiązku przeprowadzania przeglądów technicznych. Obecnie, zgodnie z uregulowaniem zawartym w art. 43j ustawy o żegludze śródlądowej w celu wydania świadectwa zdolności żeglugowej albo uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej statek podlega, na wniosek armatora, przeglądowi technicznemu przeprowadzanemu przez upoważniony w tym celu podmiot. Zgodnie z ustępem 2 ww. przepisu przeglądowi technicznemu nie podlega statek używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszej niż 75 kW.</p> <p>Podmiot przeprowadzający przegląd techniczny statku wydaje dokument z przeglądu technicznego, w którym stwierdza, czy statek spełnia wymagania bezpieczeństwa w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem.</p> <p>Projekt ustawy przewiduje, że armator statku zwolnionego z obowiązku przeglądu technicznego jest zobowiązany utrzymywać statek w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo żeglugi.</p> <p>Sama treść upoważnienia do wydania aktu wykonawczego na podstawie projektowanego art. 34ja wskazuje, że jedną z podstawowych wytycznych do wydania rozporządzenia regulującego m. in. kwestię</p>	Nie uwzględnio. no.	Kierowano się potrzebą zharmonizowania i uspoźnienia przepisów obowiązujących jachty na wodach śródlądowych i morskich, a także liberalizowania przepisów dla jednostek rekreacyjnych i ustanawiania wymogów zapewniających bezpieczeństwo na jednostkach komercyjnych.

		<p>ustalenia opłat za przeglądy techniczne oraz wielkość i rodzaj jednostek podlegających przeglądom jest konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej. W tym kontekście poważne zastrzeżenia budzi brak wskazania w uzasadnieniu przesłanek rezygnacji z obowiązku przeprowadzania badań technicznych dla jednostek rekreacyjnych, przy jednoczesnym wprowadzeniu tego obowiązku dla jachtów komercyjnych o długości przekraczającej 5 m.</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi bez znaczenia jest narzucony przez ustawodawcę podział na jachty rekreacyjne i komercyjne. Jedynym wyróżnikiem jest to, że jacht komercyjny jest wykorzystywany w ramach prowadzonej działalności do wykonywania odpłatnych rejsów szkoleniowych.</p> <p>Przy takim rozumieniu przepisów ustawy należy zwrócić uwagę na fakt, że ta sama łódź motorowa, o takich samych parametrach może podlegać bądź też nie podlegać obowiązkowi przeglądu technicznego w zależności od tego, czy jest wykorzystywana do odpłatnych czy też nieodpłatnych rejsów szkoleniowych. Jeżeli na takiej łodzi będą wykonywane nieodpłatne rejsy szkoleniowe, to taka jednostka nie musi podlegać przeglądowi technicznemu. Takie rozróżnienie, które nie ma oparcia w parametrach technicznych (tj. wielkości jachtu i mocy silnika), jest nieracjonalne i może w konsekwencji poważnie wpłynąć na bezpieczeństwo żeglugi. Związek zwraca uwagę na fakt, że znaczna ilość jachtów rekreacyjnych, to w istocie dużych rozmiarów łodzie motorowe, wyposażone w potężne silniki. Wyłączenie takich jednostek z obowiązkowych przeglądów technicznych stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi.</p> <p>W świetle powyższego oraz z uwagi na cel rozwiązań dotyczących przeprowadzania przeglądów technicznych należy postulować pozostawienie obecnie obowiązujących przepisów bez zmian, a nawet objęcie obowiązkiem przeglądów technicznych większej</p>		
--	--	---	--	--

			<p>liczby jednostek pływających – powyżej 5 metrów długości i mocy silnika przekraczającej 10 kW.</p> <p>Postulat taki zgłaszamy w trosce o bezpieczeństwo – na akwenach w Polsce jest coraz więcej jednostek pływających na dodatek postęp technologiczny doprowadza do sytuacji, w której teoretycznie coraz mniejsze jednostki z mniejszymi pojemnościami silników są coraz szybsze.</p> <p>W innym przypadku zasadne jest szczegółowe i merytoryczne wyjaśnienie przesłanek, dla których projektodawca zamierza zrezygnować z obowiązku przeprowadzania badań technicznych dla jachtów rekreacyjnych.</p> <p>Zgodnie z § 27 ust. 3 Regulaminu Pracy Rady Ministrów uzasadnienie do projektu ustawy powinno</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wyjaśniać potrzebę i cel wydania aktu; 2) przedstawiać rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana; 3) wykazywać różnicę między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym (przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie). <p>Przedłożony dokument, co najmniej w zakresie odnoszącym się do kwestii przeglądów technicznych, nie spełnia tych wymogów.</p>		
63, 64	Art. 15 pkt 11 i 12	PTR, PZW	<p>Polskie Towarzystwo Rybackie w Poznaniu po zapoznaniu się z ww. projektem ustawy wnosi następujące uwagi dotyczące:</p> <p>4) wprowadzenia zapisu mówiącego, że przeglądowni technicznemu nie podlegają jednostki pływające służące do celów rybackich, za wyjątkiem łodzi z wbudowanym na stałe silnikiem o mocy co najmniej 10 kW.</p>	Częściowo uwzględniono.	W chwili obecnej wszystkie jednostki przeznaczone do połowów podlegają przeglądom. Kierowano się potrzebą liberalizowania przepisów dla jednostek rekreacyjnych i ustanawiania wymogów

					zapewniających bezpieczeństwo na jednostkach komercyjnych
65, 66	Art. 15 pkt 11 i 12	ZPR, PZW	3. Art. 34i. 3. – Proponujemy brzmienie: 3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu, rekreacji lub połowu ryb bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszym niż 75 kW 4. Art. 34j. 2. – Proponujemy brzmienie: 2. Przeglądowi technicznemu nie podlega statek używany wyłącznie do uprawiania sportu, rekreacji lub połowu ryb bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszym niż 75 kW	j.w.	j.w.
67	Art. 17 ust. 1	PRS	w Art. 17.1 – proponujemy zmienić „90 miesięcy” na „60 miesięcy” – 60 miesięcy jest to okres 5 lat, czyli okres ważności czy to karty bezpieczeństwa, Świadectwa Klasy, Świadectwa zdolności żeglugowej	Nie uwzględnio- no.	Liczba 90 miesięcy wynika z sumowania: 30 miesięcy okresu przejściowego ważności „starych” dokumentów; 60 miesięcy okresu utrzymywania dokumentacji do celów archiwalnych.
68	Art.18 ust. 2 i 3	PRS	W Art.18.2 i 18.3 zmienić „Armator” na „Właściciel”	Uwzględnio- no.	
69, 70,	Art. 18 pkt 2	Jarosław Karwat, Maciej	Art. 18 pkt. 2 – Jednostki, które zgodnie z dotychczasowymi przepisami nie podlegały obowiązkowi rejestracji, które pomimo braku obowiązku zostały zarejestrowane – winny zostać	Częściowo uwzględnio- no.	Opłata za powtórną rejestrację została obniżona do 30 zł,

71		Oleksiuk Tomasz Fruba	uwzględnione w nowo powstałej bazie danych bez konieczności a) zmiany oznakowania rejestracyjnego, b) zmiany dokumentów potwierdzających fakt zarejestrowania jednostki, c) wnoszenia jakichkolwiek opłat związanych ze zmianą właściwego rejestru statków.	Konieczne jest przygotowa -nie wyjaśnień w tym względzie.	wprowadzane zostaną przepisy umożliwiające zachowanie nr POL. Nazwa jednostki w każdym przypadku może zostać zachowana, przepisy nie określają wymogów w tym zakresie. Zostaną również wprowadzone uproszczenia procedur (np. brak konieczności powtórnego okazania dokumentacji) w przypadku powtórnej rejestracji w tym samym podmiocie.
72	Art. 18	Andrzej Różycki	Ani dokument uzasadnienia, ani sam projekt w żadnym punkcie nie uwzględnia kosztów, trudów i problemów, jakie będą ponosili użytkownicy wód przerejestrowujących jachty , zwłaszcza z rejestracją morską. Dotyczy to zachowania oznakowani zewnętrznych, tj. numer rejestracyjny POL, numer kolejny, nazwa i port macierzysty (!) Projekt ministerstwa nie przewiduje żadnych zasad i gwarancji zachowania tych danych, przerzucając koszty i konsekwencje na właścicieli jachtów.	j.w.	j.w.
73	Art. 18	SAJ	Przyjmujemy do wiadomości krytykę nieudolności dotychczasowych organów rejestrowych zawartą w uzasadnieniu do ustawy. W tej sytuacji z żalem jesteśmy skłonni wycofać sprzeciw wobec konieczności ponownej rejestracji jachtów, które są zarejestrowane zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami. Bezwzględnie jednak musi	j.w.	j.w.

			zostać zastosowana zasada zachowania na życzenie armatora obecnych numerów POL oraz nazw, co jest niezbędne dla uniknięcia kosztów związanych z likwidacją starych oznaczeń na kadłubach i żaglach a także ze zmianą danych widniejących w szeregu dokumentów związanych z użytkowaniem jachtów, (pozwolenia radiowe UKE, regatowe świadectwa pomiarowe, polisy ubezpieczeniowe, umowy postoju z przystaniami, etc, etc..). Ponadto pragniemy zwrócić uwagę na tradycyjną wartość niektórych skojarzeń jacht-nazwa-numer dla jachtów historycznych. Stoimy też na stanowisku, że właściciele jachtów zarejestrowanych zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami powinni zostać zwolnieni z ponownego ponoszenia opłat rejestracyjnych.		
74	Art. 18	Krzysztof Mních	Projektowana ustawa w zupełnie nieuzasadniony sposób zawiera szereg innych uciążliwych zapisów, np. obowiązkową wymianę używanych obecnie dokumentów rejestracyjnych , obowiązek wystąpienia o numer identyfikacyjny, obowiązek deklaracji, na jakich akwenach i w jaki sposób będzie użytkowany jacht.	j.w.	j.w. Nie będzie obowiązku wystąpienia o INI. Z uwagi na zróżnicowanie organów żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej, oraz przepisów dla jednostek śródlądowych i morskich, konieczne jest rejestrowanie jednostki jako morskiej lub śródlądowej, podobnie jak jest to w chwili obecnej. Nie wydaje się to uciążliwe.
75	Art. 18	Michał Brudnicki	Ponadto konieczność kolejnej rejestracji jednostek pływających, które już są zarejestrowane, wprowadzi spore zamieszanie i nakład pracy armatorów oraz urzędników , których najpierw trzeba będzie	j.w.	j.w. Dokumenty rejestracyjne

			zatrudnić, a potem zwolnić, gdyż nawał pracy będzie jednorazowy.		będą wymieniane etapami, w ciągu 30 miesięcy, aby uniknąć jednorazowego wzrostu liczby rejestracji.
76	Art. 18	Tomasz Ziółkowski	Jako właściciela zarejestrowanego obecnie jachtu morskiego oburza mnie przede wszystkim zawarty w projekcie ustawy obowiązek powtórnego przeprowadzenia procedury rejestracji jachtu. Mój jacht posiada wszelkie dokumenty i pozwolenia zgodne z obowiązującymi obecnie przepisami. Nakładanie obowiązku powtórnej rejestracji wiąże się z koniecznością powtórnego przechodzenia procedury rejestracyjnej. To oznacza zbędne i nieuzasadnione obciążenia oraz koszty. Ponowne ponoszenie opłat rejestracyjnych, kosztów zmiany numerów na kadłubach, na żaglach a także kłopoty i strata czasu na wymianę powiązanych z rejestracją dokumentów, np. dotyczących pozwoleń radiowych, pomiarów regatowych, ubezpieczeń. Moim zdaniem konstruując zmienione przepisy bezwzględnie należy uwzględnić dotychczasowe regulacje oraz fakt, iż obywatele się do nich stosowali. Wystarczy w tym względzie założyć ewolucyjną wymianę rejestracji (wraz z wycofywaniem jachtów z użytkowania i nabywaniem nowych). Podobnie uczyniono kiedyś przy wymianie numerów rejestracyjnych pojazdów. To się z pewnością da zrobić.	j.w.	j.w.
77	Art. 18	Włodzimierz Ring	Niedopuszczalny jest obowiązek ponownej rejestracji jednostek już posiadających obecnie prawną rejestrację. Zmiany takie są to nieuzasadnione kłopoty i koszty, które odebrane mogą być tylko i wyłącznie jako obowiązkowy drenaż kieszeni armatorów. Obecny projekt zakłada podczas ponownej rejestracji jednostki zmianę obecnych jej numerów rejestracyjnych. JEST TO ABSOLUTNIE NIE DO PRZYJĘCIA !!!	j.w.	j.w.

			<p>Jednostka posiadając obecny numer oraz nazwę posługuje się nim w wielu dokumentach a zmiana tych danych wiąże się z poniższymi kłopotami i często dużymi kosztami:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zmianie podlegać będą numery na burtach i żaglu a są to nieuzasadnione koszty - malowanie burt, koszty żaglomistrzowskie itp. - Ubezpieczenie - spowoduje to nieuzasadnione kłopoty związane z koniecznością zmiany polis ubezpieczeniowych - Dokumenty postojów jednostek w przystaniach - Dokumenty pomiarowe - tu znów są to niemałe koszty oraz kłopoty - Dokumentów regatowych - tu znów są to kłopoty i koszty. - Dokumenty związane z pozwoleniem radiowym - tu znów kłopoty <p>Wprowadzając omawiany projekt ministerstwo winno bezwzględnie pozostawić obecnie zarejestrowanym jednostkom obecne ich numery i nazwy !!!</p> <p>Ministerstwo powinno dodatkowo zwolnić z jakichkolwiek opłat armatorów jednostek już zarejestrowanych !</p> <p>Osobiście mając jacht morski - jeżeli Ministerstwo zmusi mnie do ponownej jego rejestracji - to zarejestruję jednostkę w Szwedzkim Klubie SXX, którego od wielu lat jestem członkiem, gdyż w Szwecji przepisy dotyczące rejestracji od wielu lat są stabilne i nikt nie myśli o ich zmianie.</p>		
78	Art. 18	Jaromir Rowiński	<p>Całkowitym nieporozumieniem jest wynikająca z proponowanych w projekcie przepisów konieczność powtórnej rejestracji tych jachtów, które są już zarejestrowane - na podstawie obowiązujących obecnie przepisów.</p> <p>Rozumiem, że jednym z celów wprowadzenia nowej regulacji jest wola zakończenia funkcjonowania wątpliwego formalnie rozwiązania,</p>	j.w.	j.w.

		<p>w którym rejestracja jachtów, czyli czynność z dziedziny administracji publicznej, powierzona jest... stowarzyszeniom sportowym (PZŻ i PZMiNW).</p> <p>Pamiętać jednak należy, że zaufanie do państwa prawa wymaga zachowania ciągłości funkcjonowania wynikających z przepisów prawa rejestrów. Ważne jest także i to, aby koszty i dolegliwości, jakie mogą wynikać ze zmiany organu rejestrowego, nie obciążały osób, które swój sprzęt pływający już zarejestrowały - w zgodzie z obowiązującymi obecnie przepisami.</p> <p>Wymóg ponownego ponoszenia kosztów i obciążeń z tytułu rejestracji jachtu, której już raz w zgodzie z przepisami prawa dokonano – to podważanie zaufania do racjonalnych rozwiązań w państwie prawa.</p> <p>Uważam, że wymóg powtórnej rejestracji będzie szczególnie dolegliwy, jeżeli związany będzie, tak jak to obecnie proponuje omawiany projekt, z koniecznością zmiany numerów rejestracyjnych jachtów. Obecnie nadane numery rejestracyjne używane są bowiem w szeregu istotnych dokumentów (umowy postoju, polisy ubezpieczeniowe, pozwolenia radiowe, dokumenty bezpieczeństwa, świadectwa regatowe, etc...). Wszystkie te dokumenty, w przypadku wymuszenia zmiany numerów rejestracyjnych, będą wymagały wymiany. Warto również pamiętać, że obecnie nadane numery rejestracyjne używane są powszechnie do oznakowania żagli, kadłubów i środków ratunkowych. Również z tego powodu wymuszona zapisami projektu zmiana numerów oznaczać będzie kolejne koszty i dolegliwości dla właścicieli sprzętu pływającego.</p> <p>W sprawach związanych z rekreacją na wodzie staram się na ogół unikać porównań do motoryzacji. Pozwolę sobie jednak zauważyć, że właściciele pojazdów drogowych, które były zarejestrowane przed ostatnią zasadniczą zmianą dotyczącą ich przepisów rejestracyjnych („czarne tablice”=> „białe tablice”) , nie byli zmuszani do ponownej rejestracji swoich pojazdów ani do ponoszenia jakichkolwiek kosztów</p>		
--	--	--	--	--

			<p>związanych ze zmianą przepisów.</p> <p>Proszę Pana, Panie Ministrze, aby w przypadku jachtów żaglowych i motorowych skorzystać z podobnego rozwiązania – to jest aby zachowana została ważność dotychczasowych dokumentów i dotychczasowych numerów rejestracyjnych – co najmniej do czasu zmiany właściciela jednostki pływającej.</p>		
79	Art. 18	Piotr Antczak	<p>jeśli dojdzie do tego, że będę jeszcze raz musiał rejestrować mój jacht to informuję, że przejdę pod obcą banderę.</p>	j.w.	j.w.
80	Art. 18	Tomasz Konnak	<p>Z mojego punktu widzenia, czyli z punktu widzenia właściciela niedużego jachtu morskiego, używanego wyłącznie do regat i rekreacji, pomysły w projekcie są skandaliczne.</p> <p>Tutaj ważna uwaga: nie każdy właściciel jachtu morskiego to krezus, są też zwyczajni pasjonaci, pracujący normalnie na etacie.</p> <p>Swój jacht kupiłem kilka lat temu, przerejestrowałem go na siebie zgodnie z przepisami i mam prawo nosić na rufie polską banderę. Jacht jest dość stary, wyprodukowany w Danii, nie ma oczywiście żadnych numerów typu VIN i podobnych. Podczas rejestracji jacht dostał swój numer, który to numer jest używany i w dokumencie typu polisa ubezpieczeniowa, ale także w świadectwach (certyfikatach) regatowych, oraz w pozwoleniu radiowym. Numer ten jest naklejony na kadłubie oraz na żaglach. Zmiana tego wszystkiego to i koszt i kłopot, zupełnie niepotrzebne. Zdobywanie różnych dokumentów potrzebnych do nowej rejestracji, to zupełnie inny kłopot.</p> <p>I jeszcze mamy za to płacić!?!</p> <p>Reasumując - nawet jeżeli przyjmę do wiadomości sens tej ustawy (choć to trudne...), to część zapisów w tej ustawie nijak przyjąć się nie da.</p> <p>Każdy jacht zarejestrowany powinien z automatu zachowywać swoje oznaczenia (przeniesienie danych między urzędami to sprawa urzędników).</p>	j.w.	j.w.

			<p>Konieczność podawania nowych, często trudnych do zdobycia informacji klóci się z ideą rejestru jednostek pływających, powszechnie stosowaną w innych krajach.</p> <p>Jeżeli będę zmuszony do przejścia tej ścieżki, to zastanowię się poważnie nad zarejestrowaniem jachtu w innym kraju, znacznie bardziej żeglarzom przyjaznym pod względem biurokratycznym. Skoro i tak muszę to zrobić, i i tak muszę za to zapłacić, to po co mam się męczyć z polskimi urzędami i polskim prawem?</p> <p>Trochę co prawda szkoda biało-czerwonej bandery na rufie, ale wszystko ma swoje granice.</p>		
81	Art. 18	Konfederacja Lewiatan	Rozważenia wymaga też nałożony na właścicieli/armatorów obowiązek rejestracji w Centralnym Rejestrze jednostek zarejestrowanych obecnie w innych rejestrach. Rozważyć należy rozwiązanie polegające na urzędowym przeniesieniu wpisów z obecnie istniejących rejestrów do Centralnego Rejestru.	Nie jest to możliwe do uwzględnienia. j.w.	Jakość informacji w obecnie funkcjonujących rejestrach nie pozwala na ich przeniesienie do nowego rejestru.
82	Art. 18	Witold Chochołak	Ustawa też nie gwarantuje prawa do zachowania nazw jachtów i tradycyjnych numerów „POL”.	Zostanie uwzględnione.	Wprowadzone zostaną rozwiązania umożliwiające zachowanie nr POL. Jachty morskie najtrudniej i najkosztowniej powtórnie oznakować.
83	Art. 18	SAJKS	Przy nowej rejestracji powinny zostać zachowane na życzenie właściciela obecne numery oraz nazwy jachtów.	Zostanie częściowo uwzględnione.	Nazwy jachtów mogą zostać zachowane. Wprowadzone również zostaną rozwiązania umożliwiające zachowanie nr POL.
84	projek	Witold	Brak określenia górnych limitów opłat za wszystkie towarzyszące	Nieporozu-	W ustawie określono

	t	Chocho-lak	rejestracji czynności mających status obowiązkowej daniny, która powinna być określona na poziomie ustawy.	mienie.	wysokość opłaty za rejestrację i wydanie oznakowania kontrolnego. Nie przewiduje się innych opat za „czynności towarzyszące rejestracji”.
85	Projekt	Witold Chocho-lak	<p>Utrzymanie w przepisach pojęcia morskich jachtów morskich komercyjnych bezzasadnie wprowadzonego do przepisów morskich kilka lat temu . Za takie jednostki powinny być uznawane zgodnie z Konwencją Londyńską (do której Polska przystąpiła) wyłącznie jachty morskie o długości powyżej 24 metrów lub przeznaczone do przewozu powyżej 12 pasażerów. Samo pojęcie jachtu komercyjnego zostało przeforsowane w polski prawie przez kilku pracowników Urzędu Morskiego pod pretekstem naśladowania przepisów akurat brytyjskich i podpieranie się nim w dobie Brexitu, gdy ów „wzorzec” zaczął opuszczać Unię Europejską jest tym bardziej irracjonalne.</p> <p>Brak likwidacji tak zwanych okresowych inspekcji bezpieczeństwa jachtów morskich które przez swój okresowy charakter niczego nie weryfikują a służą tylko dorabianiu przez pracowników Urzędów Morskich do zbyt skromnych pensji. Inspekcje takie podobnie jak inspekcje policji i ITB w ruchu drogowym jeżeli naprawdę mają służyć bezpieczeństwu to powinny mieć wyłącznie charakter doraźny i być przeprowadzane bez zapowiedzi tak by sprawdzały faktyczny stan i wyposażenie jachtu a nie na zlecenie armatora, gdy z góry on wie o planowanej inspekcji i może się do niej przygotować.</p>	Nie uwzględniono.	Nie obejmuje materii ustawy.
86	Projekt	Witold Chocho-lak	Wymóg posiadania przez jachty morskie wyposażenia morskiego na śródlądziu (na przykład morskiej tratwy ratunkowej czy morskiej radiopławy EPIRB) zawarty w załączonej do niniejszej ustawy nowym artykule 27a w Ustawie o Żegludze Śródlądowej jest korupcyjenny i po prostu absurdalny . Ewidentnie świadczy o tym że wprowadziła go do projektu ustawy albo osoba skrajnie niekompetentna, która nigdy	Zostanie częściowo uwzględnione.	Zostanie wprowadzony obowiązek posiadania wyposażenia takiego jak w Rejonie T – akweny treningowe.

			<p>w życiu nie prowadziła jachtu po wodach śródlądowych albo dobrze wie co robi, bo jest żywotnie zainteresowana wprowadzeniem do przepisów pretekstów do karania w trakcie tak zwanych inspekcji morskich jachtów pływających po wodach śródlądowych. Zapis ten wyraźnie wskazuje na konieczność weryfikacji okoliczności powstania treści tej ustawy.</p> <p>Ustawa wygląda przez swą treść, jakby ją napisano w Urzędzie Morskim w Szczecinie bo jak wyżej wykazałem likwidując szereg patologii utrzymuje lub wręcz wprowadza rozwiązania korzystne tylko dla tej instytucji, jej pracowników oraz tak zwanych inspektorów technicznych, To bardzo źle, że tak potrzebny i długo oczekiwany akt prawny został napisany znowu ewidentnie pod czyjeś interesy. Czy w naszym życiu społecznym naprawdę w każdej branży muszą pojawiać się jakieś „i czasopisma” ?</p>		
87	projekt	Konfederacja Lewiatan	<p>Konieczne jest ujednoczenie stosowanych w ustawie pojęć „właściciel” oraz „armator”, który definiowany jest w projekcie jako właściciel jednostki pływającej lub osoba, który uzyskała tytuł prawny do władania jednostką pływającą we własnym imieniu (art. 3 pkt 5).</p> <p>Zgodnie z art. 5 ust. 4 projektu wniosek o rejestrację jednostki pływającej do rejestru składa właściciel lub armator, wniosek zawiera informację o danych właściciela oraz danych armatora (art. 6 ust. 1 pkt 2 projektu), podczas gdy już zgodnie z art. 9 ust. 2 projektu o zmianie danych zawartych w dowodzie obowiązany jest zgłosić już tylko armator. W centralnej bazie danych jednostek pływających mają być gromadzone dane o armatorach (art. 12 ust. 3), zaś art. 13 przewiduje możliwość nałożenia kary grzywny na armatora (a już nie właściciela) jednostki pływającej, który nie dopełnił obowiązku rejestracji, zgłoszenia zmiany danych itd. Także przepisy przejściowe (art. 18) nakładają obowiązki rejestracji itd. jedynie na armatora. Zasadne wydaje się doprecyzowanie i ujednoczenie pojęć w tym zakresie tak, aby było jasne, czy przepisy, które odnoszą się wyłącznie do „armatora” znajdują</p>	Uwzględniono.	Zrezygnowano z pojęcia: „armator”.

			zastosowanie także do „właściciela”.		
88	projekt	PZZ	W uzasadnieniu i ocenie skutków regulacji jest mowa o zwiększeniu bezpieczeństwa żeglugi jachtowej po uruchomieniu proponowanego systemu, który zakłada, że służby ratownicze będą miały całodobowy dostęp do bazy danych o zarejestrowanych jachtach. Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że powyższa argumentacja odnosi się jedynie do jachtów uprawiających żeglugę morską. Przypominamy, że informację o polskich jachtach morskich, posiadających „boje EPIRB” czy nadany radiowy numer identyfikacyjny MMSI dysponuje Urząd Komunikacji Elektronicznej i służby mają do tych informacji stały dostęp. Tak więc w tym zakresie proponowana regulacja prawna niczego nie zmieni.	Nie uwzględniono.	Służby mają bardzo utrudniony dostęp do tych danych. Nie są one na bieżąco aktualizowane.
89	projekt	PZZ	Polski Związek Żeglarski negatywnie ocenia przedłożony projekt i prezentuje stanowisko, iż zakładane cele opisane w uzasadnieniu i ocenie skutków regulacji można osiągnąć praktycznie bez żadnych kosztów ze strony budżetu państwa przez wprowadzenie stosownych zmian do aktualnie obowiązujących regulacji dotyczących rejestracji jachtów.	Nie uwzględniono.	Analizy wykonane przez MG MiŻS nie pozwalają na podzielenie tej opinii.
90	projekt	PZZ	Zwracamy uwagę, że dotychczasowy system rejestracji jednostek rybackich i wędkarskich również nie wymaga zasadniczych zmian. Dokumentem umożliwiającym rekreacyjny połów ryb z jachtów i innych jednostek pływających powinna być tak jak dotychczas „karta wędkarska”. Niezrozumiałe i niezasadne są regulacje zabraniające wędkowania z jachtów.	Nieporozumienie.	Projekt nie przewiduje takiego zakazu.
91	projekt	Piotr T.	Jako armator jachtu który do tej porty nie był objęty koniecznością rejestracji jednostki zgłaszam stanowczy protest przeciwko wszystkim proponowanym zmianom w tej ustawie. Powinno się dążyć do uproszczenia procedur, a nie ich komplikacji. Na pewno nie przytwierdzę żadnej dodatkowej tabliczki do mojej jednostki, ani nie będę wystawał w kolejkach w urzędach. Tym bardziej jeszcze za to płać. Ten projekt ustawy to jeden wielki chory koszmar!!!!	Nieporozumienie.	Projekt nie przewiduje komplikacji, kolejek, ani konieczności przytwierdzania jakichkolwiek tabliczek.

92	projekt	Tadeusz Garbacz	<p>Uważam, że dotychczasowe przepisy w rejestrowaniu jachtów zawierają wszystkie potrzebne żeglarzom przepisy i nie trzeba ich zmieniać.</p> <p>Przez wiele lat żeglarstwo turystyczne było zamknięte dla wielu chętnych do uprawiania tego sportu. W ostatnich latach życie żeglarskie zaczęło się rozwijać i uważam, że wprowadzenie nowych przepisów wprowadzi chaos i nieдомówienia, nie mówiąc już o wzroście kosztów i kłopotów z bieganiem po urzędach, co w żadnym razie nie przeniesie się na bezpieczeństwo w uprawianiu tego sportu.</p> <p>We wszystkich krajach unii nie ma tak rygorystycznych przepisów odnośnie rejestracji jachtów jak w Polsce, nie mówiąc już o nowych propozycjach.</p>	Nie uwzględniono.	Analizy wykonane przez MGMiŻŚ nie pozwalają na podzielenie tej opinii.
93	projekt	SAJ	<p>Nie jest celowe utrzymywanie „zatwierdzanie nazwy” przez organ rejestrowy. Nazwa powinna być zgłaszana przez armatora do rejestru. W przypadku zastosowania nazwy naruszającej prawo organ rejestrowy mógłby, po bezskutecznym wezwaniu do usunięcia takiego naruszenia, odmówić rejestracji w drodze decyzji administracyjnej.</p>	Nieporozumienie.	Projekt nie przewiduje takiej konieczności. Przeciwnie, znosi istniejący obowiązek zatwierdzania nazwy w odniesieniu do jachtów morskich.
94	Projekt	SAJKS	<p>Prosimy też o umieszczenia w ustawie zapisu o jachtach komercyjnych 12+ uprawiających rybolówstwo rekreacyjne, dotyczące zachowania okresu przejściowego do roku 2023.</p>	Nie uwzględniono.	Propozycja nie dotyczy zakresu zagadnień objętych ustawą.
95	projekt	PZMiN W	<p>Na zakończenie wnosimy jeszcze jedną uwagę – nie mamy informacji w jaki sposób ustawodawca planuje powiadomić obywateli o obowiązku przerejestrowania swoich jednostek i kosztach z tym związanych. Należy zaznaczyć, że dla użytkowników koszty związane ze zmianami przepisów będą wynikały nie tylko z samej procedury rejestracji w nowym organie rejestrującym ale też z konieczności ponownego oznakowania jednostek - bardzo często wiązać się to będzie z koniecznością przemalowania jednostki, czy w przypadku jachtów</p>	Wyjaśniono.	Poprzez publikacje aktu prawnego a także kampanie informacyjne.

			żaglowych wymianą żagli oznakowanych starą rejestracją. Do tej pory Państwo starało się nie wymuszać ponoszenia ponownych kosztów za procedury już raz dopełnione przez Obywatela.	
	<p>Podsumowanie konsultacji publicznych</p> <p>W trakcie konsultacji publicznych wpłynęło 95 uwag od 26 podmiotów, a 1 podmiot przesłał stanowisko, że nie wnosi uwag. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.</p> <p>Po analizie stanowisk, które wpłynęły w trakcie konsultacji publicznych, wprowadzono odpowiednie zmiany w projektowanych przepisach.</p> <p>Poniżej zamieszczono podsumowanie oraz tabelaryczne posumowanie najczęściej występujących uwag.</p>			

PODSUMOWANIE KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Największa liczba zgłoszonych uwag - 17% ogólnej liczby uwag, które wpłynęły do projektodawcy - dotyczyła problemu konieczności powtórnej rejestracji. Podnoszono, że jest to uciążliwość, że wiąże się to z koniecznością ponoszenia opłat z tytułu rejestracji oraz dodatkowymi kosztami, w szczególności związanymi z koniecznością powtórnej oznakowania jednostki (przemalowania burt oraz zakupu nowych żagli).

Projektodawca przyjmuje zgłoszone uwagi jako rzeczywiste problemy i negatywną stronę projektu. Wyniki kolejnych analiz potwierdziły jednak, że jest to specyficzny koszt, konieczny do poniesienia w imię przeprowadzenia reformy, która przyniesie znaczne korzyści w postaci prostych, czytelnych przepisów i przyjaznej odbiorcy procedury rejestracji. W dotychczas prowadzonych rejestrach nie zbierano danych, które teraz będą niezbędne po to, by dowód rejestracyjny mógł być dowodem własności jednostki pływającej, dane nie były na bieżąco aktualizowane. Ani z technicznego, ani z organizacyjnego punktu widzenia nie jest możliwe przeniesienie danych z dotychczasowych rejestrów do nowej bazy danych. Wychodząc jednak naprzeciw oczekiwaniom społecznym wprowadzono rozwiązania (lub zostaną one wprowadzone na poziomie aktów wykonawczych), które powinny zmniejszyć poczucie uciążliwości i niedogodności nowych procedur.

Należy zauważyć, że:

- 1) przepisy ustawy wejdą w życie nie wcześniej niż po powstaniu elektronicznego rejestru, a mając na uwadze czasochłonność procedur przetargowych zgodnie z Prawem zamówień publicznych, nastąpi to nie wcześniej niż w 2019 r.;
- 2) projekt ustawy przewiduje, że dokumenty rejestracyjne wydane na podstawie dotychczas obowiązujących przepisów zachowają czasowo swoją ważność (12 msc. do 30 msc.). Zatem obowiązek wymiany dokumentów rejestracyjnych powstanie nie wcześniej niż w 2020 r. Tymczasem w wielu państwach europejskich rejestracja jest czasowa (2 do 5 lat). Z tego punktu widzenia, armatorzy polscy i tak pozostaną

w korzystniejszej sytuacji, bowiem jednorazowe powtórne przejście procedury rejestracji umożliwi im otrzymanie dokumentu ważnego bezterminowo;

3) opłata za powtórny rejestrację została obniżona i wyniesie 30 zł., nie będzie to zatem znaczne obciążenie;

4) armatorzy jachtów morskich (potencjalnie największych) będą mogli zachować dotychczasowe numery rejestracyjne i nie będą musieli ponosić dodatkowych opłat związanych z oznakowaniem kadłuba;

5) wobec braku przepisów wymagających oznakowania na żaglach, wszystkie dotychczasowe żagle będzie można dalej użytkować, niezależnie od ew. zmiany numerów rejestracyjnych;

6) planuje się, że osoby, które procedurę powtórnej rejestracji będą przechodzić w tym samym podmiocie, w którym jednostka jest zarejestrowana obecnie, skorzystają z dalszych ułatwień proceduralnych (np. zostaną zwolnieni z przestawiania raz okazanego dokumentu potwierdzającego własność);

7) sama procedura rejestracji będzie znacznie „przyjaźniejsza” niż te dotychczasowe: znacząco wzrośnie liczba punktów rejestracji, spośród których właściciel będzie wybierał, wprowadzona będzie możliwość składania wniosków w formie elektronicznej, nie będzie konieczności wcześniejszego zatwierdzenia nazwy, większość armatorów będzie mogła samodzielnie pomierzyć jednostkę, bez konieczności potwierdzania wymiarów przez podmiot upoważniony lub rzeczoznawcę.

Drugi, mając na względzie liczbę zgłoszonych uwag (14%), problem obejmował ustalenie granicznych parametrów jachtów, których dotyczyłby obowiązek rejestracji. Najwięcej podmiotów wyrażało niezadowolenie w związku z projektowanymi bardziej restrykcyjnymi obowiązkami w stosunku do jachtów śródlądowych, ale pojawiły się również 2 głosy z propozycją wprowadzenia obowiązku rejestracji dla wszystkich jednostek, których długość wynosi co najmniej 2,5 m. Projektodawca za nadrzędną uznał zasadę zharmonizowania wymogów dla jednostek morskich i śródlądowych, a po analizie, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym i szukając rozwiązań kompromisowych, zmienił projektowane przepisy podnosząc granice długości jachtu do 7,5 m i mocy silnika do 15 kW, od których rejestracja jest obowiązkowa. Będzie to oznaczało liberalizację przepisów dla jachtów morskich i wprowadzenie nieznacznych obostrzeń dla jednostek bez napędu mechanicznego lub z pomocniczym napędem mechanicznym na wodach śródlądowych. Mając na względzie obawy środowisk wykorzystujących jednostki do połowu ryb i potrzebę zapobiegania np. aktom kłusownictwa, zmienione zostaną przepisy w zakresie obowiązku oznakowania jednostek. Istniejący w chwili obecnej w stosunku do wszystkich jednostek korzystających ze śródlądowych dróg wodnych obowiązek oznakowania zostanie zmieniony, tak aby objęte zostały nim także jednostki pływające na małych akwenach i zbiornikach wodnych, poza śródlądowymi drogami wodnymi.

9% uwag dotyczyło sprzeciwu wobec wprowadzanego obowiązku oznakowania jednostek istniejących indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi oraz umieszczenia na jednostce oznakowania kontrolnego. Można przypuszczać, że większość zastrzeżeń powstała w związku z niezrozumieniem intencji ustawodawcy. Mając na uwadze, że oznakowanie kontrolne planuje się w formie nalepek (podobnych do tych, jakie kierowcy samochodu umieszczają na szybie), w szczególności obawy związane z koniecznością przytwierdzenia tabliczek, czy uszkodzeniami laminatu, nie są uzasadnione. Nie będzie to procedura uciążliwa dla właścicieli.

6% uwag dotyczyło planowanego obowiązku wprowadzenia obowiązkowych przeglądów technicznych dla jachtów komercyjnych na wodach śródlądowych oraz zwolnienia z tego obowiązku jachtów rekreacyjnych o mocy silnika przekraczającej 75 kW. Proponowano też zniesienie istniejącego obowiązku dokonywania przeglądów technicznych na statkach rybackich. Projektowane przepisy w tym zakresie zliberalizowano dostosowując je do zmienionych parametrów jachtów, które będą podlegać obowiązkowi rejestracji. Z obowiązku przeglądów wyłączone będą również jednostki, z których odbywa się amatorski połów ryb (traktowane jak jachty rekreacyjne), a przez 10 lat jednostki posiadające oznakowanie CE, za wyjątkiem jednostek posiadających certyfikację w oparciu o moduł A1, bez udziału zewnętrznej jednostki (nawet w zakresie stateczności i pływalności).

5% uwag dotyczyło sprzeciwu wobec projektowanej dostępności do podstawowych danych w rejestrze poprzez przeglądarkę internetową. MG MiŻS planowało wprowadzenie tych rozwiązań jako ułatwień dla obywateli. Np. przed zakupem jednostki można byłoby w prosty sposób potwierdzić jej dane. Wobec wątpliwości zgłaszanych w trakcie konsultacji społecznych zrezygnowano z tego rodzaju rozwiązań.

Zgłaszano również wątpliwości dotyczące pojęć „armator” oraz „właściciel”, wskazując przede wszystkim, że rejestracji powinien dokonywać wyłącznie właściciel, a nie armator jednostki pływającej. Uwagi te uwzględniono w całości.

Zgodnie ze zgłoszonymi uwagami pozostawiono również możliwość rejestracji w Polskim Związku Żeglarskim i Polskim Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego oraz wydłużono czas na poinformowanie organu rejestrującego o zbyciu jednostki z 14 do 30 dni.

lp	zgłaszany problem	liczba uwag	procent uwag	podjęte działania
1	konieczność powtórnej rejestracji	16	17%	Zaproponowane liczne ułatwienia dla osób podlegających obowiązkowi powtórnej rejestracji, w tym obniżenie opłat, zachowanie dotychczasowych numerów w przypadku jachtów morskich, ułatwienia proceduralne.
a	możliwość zachowania dotychczasowych numerów rejestracyjnych	8	8%	częściowo uwzględniono (przepisy będą przewidywać możliwość zachowania numerów jachtów morskich (POL))
b	ponoszenie opłat z tytułu rejestracji	5	5%	częściowo uwzględniono (osoby powtórnie rejestrujące jacht zapłacą połowę stawki)
c	zachowanie ważności dotychczasowych dokumentów	5	5%	nie uwzględniono
d	koszty wynikające z konieczności powtórnego oznakowania np. przemalowania burt	10	11%	Armatorzy jednostek, których przemalowanie i powtórne oznakowanie generowałyby największe koszty, czyli jachtów morskich, będą mogli zachować dotychczasowe numery. Nie będzie konieczności zmiany oznakowania na żaglach.

2.	dot. ustalenia obowiązkowej rejestracji dla jachtów o długości powyżej 5 m lub mocy silnika powyżej 10 kW:	13	14%	Zmieniono projektowane przepisy, podnosząc granice długości jachtu i mocy silnika, od których rejestracja jest obowiązkowa.
a	propozycja pozostawienia dotychczasowych limitów obowiązujących na wodach śródlądowych	10	11%	uwzględniono częściowo
b	propozycja ustanowienia limitów na poziomie 7,5 m i 15 kW	2	2%	uwzględniono w całości
c	propozycja zaostrzenia przepisów w zakresie obowiązku rejestracji, w tym wprowadzenie obowiązku rejestracji dla wszystkich Jednostek o długości co najmniej 2,5 m	2	2%	nie uwzględniono (zaproponowano zmiany dotycząc oznakowania w celu ułatwienia identyfikacji jednostek pływających)
3	przeciwko oznakowaniu numerem INI jednostek istniejących	9	9%	wyjaśniono (oznakowanie nie będzie uciążliwe, będzie miało formę nalepek)
4	dotyczące zmian w odniesieniu do obowiązkowych przeglądów jachtów śródlądowych	6	6%	zaproponowano zmiany zgodnie z przesuniętymi limitami w odniesieniu do obowiązku rejestracji
a	przeciwko obowiązkowym przeglądom dla śródlądowych jachtów komercyjnych	4	4%	nie uwzględniono
b	przeciwko zwolnieniom z przeglądów jachtów rekreacyjnych o mocy powyżej 75 kW	1	1%	nie uwzględniono
c	za zwolnieniem z obowiązku statków rybackich	2	2%	częściowo uwzględniono (zwolniono jednostki przeznaczone do amatorskiego połowu ryb)
d	przeciwko zwolnieniom przez 10 lat z przeglądów jachtów posiadających oznakowanie CE	1	1%	częściowo uwzględniono
5	przeciwko jawności rejestru	5	5%	wyjaśniono (zrezygnowano z szerokiego dostępu do danych poprzez przeglądarkę internetową)

6	problemów dotyczących pojęć i regulacji w zakresie "armator" i "właściciel"	4	4%	uwzględniono
7	odebranie prawa rejestracji polskim związkom sportowym	3	3%	uwzględniono
8	potrzeba wydłużenia terminu na zawiadomienie o zbyciu	2	2%	uwzględniono



KPRM

Warszawa, 25 stycznia 2018 r.



AAA330957

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.830.2017/8/hm

KANCELARIA OGÓLNA	
Wpl.	26 -01- 2018
	<i>Rup-8281-2018</i>
Kancelaria ogólna przy Ministerstwie Spraw Zagranicznych, ul. Chałubińskiego 10	

dot.: RM-10-8-18 z 23.01.2018 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych

Marek Gróbarczyk
Marek Gróbarczyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

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

Na podstawie art. 13 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i tryb rejestracji, dokonywania zmian w rejestrze oraz wykreślenia z rejestru, w tym:
 - a) szczegółowy zakres informacji zawartych we wniosku o rejestrację, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. i oraz k ustawy,
 - b) rodzaje dokumentów mogących być podstawą określenia danych, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. o i p ustawy,
 - c) rodzaje dokumentów lub materiałów, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy oraz przypadki, w których ich złożenie nie jest wymagane do dokonania rejestracji;
- 2) tryb wydawania wtórników dokumentu rejestracyjnego i oznakowania kontrolnego;
- 3) wzory zaświadczenia, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy, dokumentu rejestracyjnego i oznakowania kontrolnego;
- 4) sposób ustalania nazwy nadawanej jednostce pływającej;
- 5) sposób nadawania numeru rejestracyjnego i indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI);
- 6) sposób oznakowywania jednostek pływających oznakowaniem kontrolnym.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...);
- 2) bezpiecznym podpisie elektronicznym – rozumie się przez to podpis elektroniczny weryfikowany za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu, przy zachowaniu zasad przewidzianych ustawie z dnia 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1579);
- 3) ustawie o informatyzacji – rozumie się przez to ustawę z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 570);
- 4) formacie danych – rozumie się przez to format danych określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 18 pkt 1 ustawy o informatyzacji;
- 5) rozporządzeniu Rady Ministrów o Krajowych Ramach Interoperacyjności – rozumie się przez to rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2247).

Rozdział 2

Rejestracja jednostki pływającej

§ 2. 1. W celu rejestracji jednostki pływającej jej właściciel składa do wybranego organu rejestrującego wniosek o rejestrację jednostki pływającej, zawierający informacje, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy.

2. Nazwa jednostki pływającej nadana przez właściciela, powinna składać się z liter używanych w języku polskim, cyfr arabskich lub rzymskich, nie może być dłuższa niż 33 znaki, nie może być identyczna (w pisowni lub fonetycznie) ze słowami używanymi do oznaczenia służb ratowniczych i ich działań ani zawierać słów lub zwrotów obraźliwych lub obscenicznych.

3. Nazwy morskich jednostek pływających nie mogą się powtarzać.

4. Organ rejestrujący wpisuje nazwę jachtu morskiego proponowaną we wniosku po sprawdzeniu, czy nie została już nadana innemu jachtowi morskiemu.

5. Jeżeli proponowana nazwa została nadana innemu jachtowi morskiemu, organ rejestrujący informuje o tym właściciela, który proponuje inną nazwę.

6. Informacją o napędzie jednostki pływającej są:

- 1) rodzaj napędu głównego (żaglowy, motorowy, mięśnie ludzkie lub inny);
- 2) w przypadku napędu żaglowego – informacja, czy jednostka jest wyposażona w pomocniczy napęd mechaniczny:
 - a) w przypadku silnika stacjonarnego – producent, typ silnika, moc w kW,
 - b) w przypadku silnika zaburtowego – zgodnie z ust. 11, na życzenie właściciela mogą być wpisane producent, typ silnika, moc w kW oraz numer silnika;
- 3) w przypadku napędu mechanicznego – liczba silników, producent, typ silnika, moc w kW oraz numer silnika;

7. Informacjami o podstawowych wymiarach i parametrach jednostki pływającej są:

- 1) liczba kadłubów;
- 2) długość, szerokość, zanurzenie oraz źródło tych informacji (pomiar własny, deklaracja zgodności CE, certyfikat pomiarowy);
- 3) kategoria projektowa, jeżeli została nadana.

8. Maksymalną dopuszczalną liczbę osób na pokładzie jednostki pływającej określa się na podstawie informacji zawartej w deklaracji zgodności CE, a w przypadku jej braku, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 1.

9. Maksymalną dopuszczalną siłę wiatru oraz znaczącą wysokość fali określa się na podstawie informacji zawartej w deklaracji zgodności CE, a w przypadku jej braku, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 1.

§ 3. 1. Do wniosku o rejestrację, z zastrzeżeniem ust. 3, właściciel dołącza:

- 1) dowód własności jednostki pływającej;
- 2) zaświadczenie o wykreśleniu z rejestru polskiego lub zagranicznego, jeżeli jednostka pływająca była wcześniej zarejestrowana z zastrzeżeniem pkt 3 albo dokument rejestracyjny lub zaświadczenie o rejestracji w przypadku, o którym mowa w art. 28 ust. 2 ustawy;
- 3) w przypadku, gdy jednostka pływająca posiada numer identyfikacyjny, czytelne zdjęcie tabliczki znamionowej z numerem identyfikacyjnym oraz deklarację zgodności CE, w której wskazano ten numer;
- 4) deklarację zgodności CE, jeśli była wydana;
- 5) dokument poświadczający nadanie sygnału rozpoznawczego (Call Sign) i morskiego radiowego numeru identyfikacyjnego MMSI, jeżeli zostały nadane;

- 6) jeden z dokumentów poświadczających wymiary i parametry jednostki oraz moc napędu mechanicznego, którym może być:
 - a) deklaracja zgodności CE,
 - b) świadectwo pomiarowe, jeżeli zostało wydane,
 - c) dokument poświadczony przez podmiot upoważniony na mocy przepisów szczegółowych do wykonywania przeglądów technicznych jednostki,
 - d) w przypadku mocy napędu mechanicznego – instrukcja lub karta gwarancyjna producenta,
 - e) w przypadku jednostek, których długość nie przekracza 14 m dopuszcza się w zakresie informacji o podstawowych wymiarach oświadczenie właściciela,
 - f) w przypadku jednostek, których moc napędu mechanicznego nie przekracza 20 kW dopuszcza się w zakresie informacji o napędzie mechanicznym oświadczenie właściciela;
- 7) jeżeli armator nie jest właścicielem, dokument zawierający zgodę właściciela jednostki pływającej na uprawianie żeglugi przez armatora.

2. Organ rejestrujący wprowadza do rejestru informacje zawarte we wniosku oraz cyfrowe odwzorowania dokumentów.

3. W przypadku, o którym mowa w art. 28 ust. 2 ustawy, jeżeli właściciel jednostki pływającej składa wniosek o rejestrację w tym samym organie rejestrującym, w którym jednostka pływająca jest zarejestrowana, nie ma obowiązku dołączania do wniosku dokumentacji, która znajduje się w aktach rejestrowych i która nie utraciła ważności.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, organ rejestrujący wprowadza wszystkie niezbędne informacje i cyfrowe odwzorowania dokumentów do rejestru na podstawie posiadanej dokumentacji.

5. Dokumenty sporządzone w języku obcym dołącza się do wniosku o wpis do rejestru lub wykreślenie z rejestru, wraz z ich tłumaczeniem na język polski przez tłumacza przysięgłego lub potwierdzonym przez właściwego konsula. W przypadku braku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej tłumacza przysięgłego danego języka dopuszcza się tłumaczenie wykonane przez tłumacza przysięgłego państwa, z którego jednostka pływająca została sprowadzona.

6. Przepis ust. 5 nie dotyczy deklaracji zgodności CE.

§ 4. 1. Numer rejestracyjny morskiej jednostki pływającej tworzą skrót POL i kolejny numer z rejestru złożony z kombinacji 6-ciu liter i cyfr, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 28 ust. 2 ustawy, jeżeli morska jednostka pływająca była zarejestrowana w polskim rejestrze jachtów i miała nadany nr POL, może być on zachowany na życzenie właściciela.

3. Numer rejestracyjny śródlądowej jednostki pływającej tworzą skrót PL i kolejny numer z rejestru złożony z kombinacji 6-ciu liter i cyfr, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. W przypadku, o którym mowa w art. 28 ust. 2 ustawy, jeżeli śródlądowa jednostka pływająca była zarejestrowana w rejestrze statków używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych rejestrze jachtów prowadzonym przez polski związek sportowy na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej i miała nadany nr PL, może być on zachowany na życzenie właściciela.

5. Wzór dokumentu rejestracyjnego określa załącznik nr 2.

§ 5. 1. Indywidualny numer identyfikacyjny (INI) składa się z 15 znaków:

- 1) skrótu kraju rejestracji: „PL”;
- 2) łącznika „-”;
- 3) skrótu właściwego dla administracji polskiej: „PL1”;
- 4) pięciu znaków oznaczających numer jednostki: nadawanych kolejno przez system (składa się z cyfr i/lub liter, z wyjątkiem liter I, O i Q);
- 5) kolejnej litery od A do L oznaczającej miesiąc rejestracji;
- 6) trzech cyfr będących ostatnimi cyframi roku rejestracji.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 4 ustawy, wydając dokument rejestracyjny, organ rejestrujący wydaje właścicielowi oznakowanie kontrolne w postaci nalepki w dwóch egzemplarzach.

3. Wzór oznakowania kontrolnego określa załącznik nr 3.

4. Właściciel obowiązany jest niezwłocznie oznakować jednostkę pływającą oznakowaniem kontrolnym z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI), zgodnie z zasadami opisanymi w załączniku nr 5.

§ 6. 1. Na okres od złożenia kompletnego wniosku o rejestrację do wydania dowodu rejestracyjnego, nie dłuższy jednak niż 30 dni, organ rejestrujący wydaje zaświadczenie, którego wzór określa załącznik nr 4.

2. W przypadku wniosku o wydanie wtórnika dokumentu rejestracyjnego, przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio.

§ 7. W przypadku utraty lub zniszczenia dokumentu rejestracyjnego organ rejestrujący na wniosek właściciela jednostki pływającej wydaje wtórnik dokumentu rejestracyjnego po zweryfikowaniu aktualności danych zawartych w rejestrze.

§ 8. W przypadku utraty lub uszkodzenia oznakowania kontrolnego z indywidualnym numerem identyfikującym (INI) organ rejestrujący na wniosek właściciela jednostki pływającej wydaje wtórnik nalepki po przedstawieniu dokumentu rejestracyjnego.

§ 9. 1. W przypadku zawiadomienia o zbyciu jednostki pływającej dotychczasowy, właściciel do zawiadomienia dołącza kopię dokumentu, na podstawie którego nastąpiło zbycie jednostki pływającej.

2. W przypadku zawiadomienia o zmianie stanu faktycznego, wymagającego zmiany danych, o którym mowa w art. 10 ust. 2 pkt 2 ustawy, zamieszczonych w rejestrze, właściciel jednostki pływającej dołącza odpowiednią dokumentację, poświadczającą zmianę stanu faktycznego, w szczególności:

- 1) w przypadku kradzieży – zaświadczenie o zgłoszeniu kradzieży na Policji lub postanowienie o umorzeniu dochodzenia w sprawie kradzieży jednostki pływającej lub silnika;
- 2) w przypadku zatonięcia – oświadczenie o zgłoszeniu wypadku Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, jeżeli zatonięcie miało miejsce na wodach morskich;
- 3) w przypadku zmiany silnika przyczepnego – dowód własności nowego silnika, dokumentacja potwierdzająca wymagane informacje dotyczące napędu mechanicznego oraz deklaracja zgodności CE silnika, jeśli została wydana.

3. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 2, nie jest podstawą do wyrejestrowania jednostki. W razie potrzeby powinien zostać złożony stosowny wniosek.

4. Nie wymagają okazania dodatkowej dokumentacji zawiadomienia o zmianie stanu faktycznego, w zakresie:

- 1) adresu zamieszkania lub adresu do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) danych kontaktowych osób, z którymi należy się kontaktować podczas prowadzenia akcji ratowniczych;
- 3) zmiany w zakresie oświadczenia o zamiarze używania jednostki pływającej do:
 - a) amatorskiego połowu ryb,
 - b) rybołówstwa rekreacyjnego w rozumieniu ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim.

5. Zmiany stanu faktycznego w zakresie:

- 1) imienia i nazwiska lub nazwy właściciela i współwłaścicieli oraz numeru PESEL lub NIP, lub innych odpowiednich numerów, w przypadku podmiotów zagranicznych,
- 2) imienia i nazwiska lub nazwy armatora oraz numeru PESEL lub NIP, lub innych odpowiednich numerów, w przypadku podmiotów zagranicznych,
- 3) oświadczenia o zamiarze eksploataowania jednostki pływającej na wodach morskich lub śródlądowych,
- 4) oświadczenia o zamiarze używania jednostki pływającej do celów rekreacyjnych lub komercyjnych,
- 5) oświadczenia o zamiarze używania jednostki pływającej do połowów rybackich,
- 6) nazwy jednostki pływającej nadanej przez właściciela,
- 7) nazwy portu macierzystego jednostki pływającej,
- 8) informacji o napędzie jednostki pływającej,
 - a) rodzaj napędu (żaglowy, motorowy, inny),
 - b) w przypadku napędu żaglowego – czy jednostka jest wyposażona w pomocniczy napęd mechaniczny,
 - c) w przypadku napędu mechanicznego – mocy w kW,
- 9) informacji o podstawowych wymiarach i parametrach jednostki pływającej:
 - a) liczbie kadłubów,
 - b) długości, szerokości, zanurzeniu,
 - c) kategorii projektowej,
- 10) informacji o materiale głównym, z którego zbudowany jest kadłub jednostki pływającej,
- 11) informacji o roku budowy i producencie jednostki pływającej,
- 12) informacji o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie jednostki pływającej, jeżeli jednostka nie ma wydanego dokumentu bezpieczeństwa,
- 13) informacji o maksymalnej dopuszczalnej sile wiatru oraz wysokości fali, jeżeli jednostka nie ma wydanego dokumentu bezpieczeństwa

– wymagają złożenia wniosku o zmianę danych zawartych w rejestrze wraz z dokumentami i wydania nowego dokumentu rejestracyjnego.

§ 10. 1. W celu wykreślenia jednostki pływającej z rejestru właściciel składa wniosek o wyrejestrowanie jednostki pływającej w organie rejestrującym i dołącza do wniosku dokument rejestracyjny oraz w razie potrzeby, odpowiedni dokument, w celu potwierdzenia przyczyny wyrejestrowania.

2. W przypadkach, o których mowa w art. 11 ust. 2 ustawy, wykreślenia jednostki pływającej z rejestru dokonuje organ, który wydał jednostce dokument rejestracyjny.

Rozdział 3

Rejestracja jednostki pływającej drogą elektroniczną

§ 11. Organ rejestrujący prowadzi sprawy rejestracji, zmiany danych i wykreślenia z rejestru jednostek pływających, o których mowa w rozdziale 2, również drogą elektroniczną, z zachowaniem warunków określonych w niniejszym rozdziale.

§ 12. Organ rejestrujący zamieszcza na własnej stronie Biuletynu Informacji Publicznej adres i link do strony internetowej zawierającej:

- 1) wydzieloną skrzynkę podawczą służącą składaniu wniosków drogą elektroniczną oraz załączników do tych wniosków;
- 2) akceptowane wzory wniosków;
- 3) informacje o:
 - a) procedurze składania wniosków drogą elektroniczną i wymaganych dokumentach załączanych do tych wniosków,
 - b) podstawach prawnych i wymaganych opłatach związanych ze składanym wnioskiem,
 - c) ustalonej strukturze i formacie danych,
 - d) numerze konta, na który mogą być dokonywane wymagane przepisami opłaty związane ze składanym wnioskiem,
 - e) formacie i wymaganej jakości zapewniającej odpowiednią czytelność skanowanych dokumentów, załączanych do wniosków składanych drogą elektroniczną,
 - f) testach akceptacyjnych;
- 4) informator o najczęściej zadawanych pytaniach do organu rejestrującego i udzielonych przez ten organ odpowiedziach.

§ 13. 1. Do wykonywania czynności, o których mowa w § 11, organ rejestrujący stosuje system teleinformatyczny, określony w przepisach wydanych na podstawie art. 14 ust. 5 ustawy.

2. Właściciel jednostki pływającej może złożyć wniosek drogą elektroniczną, wypełniając odpowiedni formularz udostępniony na stronie internetowej, o której mowa w § 12, a której adres jest udostępniony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej właściwego organu rejestrującego.

3. Wypełniony wniosek przekazuje się za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej.

4. Wniosek powinien zawierać adres poczty elektronicznej lub zaufanego profilu e-PUAP, na który organ rejestrujący będzie przysyłać wszelkie informacje oraz dokumenty.

5. Wniosek powinien być opatrzony:

1) podpisem stanowiącym podanie w postaci elektronicznej danych: imienia i nazwiska lub nazwy właściciela jednostki pływającej oraz jego adresu zamieszkania/siedziby, uwierzytelnionym zgodnie z ustawą o informatyzacji, albo

2) bezpiecznym podpisem elektronicznym

– określonym we wzorze wniosku jako „podpis właściciela jednostki pływającej”.

6. Do wniosku właściciel jednostki pływającej, dołącza, w formacie i zgodnie z wymaganiami podanymi przez organ rejestrujący, dokumenty w postaci cyfrowej, wymagane przepisami ustawy i niniejszego rozporządzenia, wraz z załączonym potwierdzeniem elektronicznym dokonania przelewu wymaganych opłat albo odwzorowaniem cyfrowym dowodu wpłaty tych opłat.

§ 14. W zakresie wnoszenia wniosków lub innych dokumentów, urzędowego poświadczenia ich odbioru oraz zachowania terminów dla dokumentów wysłanych drogą elektroniczną stosuje się odpowiednio przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy o informatyzacji.

§ 15. 1. W przypadku złożenia drogą elektroniczną, przez właściciela jednostki pływającej, wniosku nieodpowiadającego wzorowi i wymaganiom lub niezłączenia wszystkich wymaganych dokumentów i dowodu opłat, organ rejestrujący informuje drogą elektroniczną właściciela jednostki pływającej o konieczności dokonania uzupełnienia dokumentów i dowodu opłat drogą elektroniczną.

2. Po zweryfikowaniu kompletności wniosku i załączonej dokumentacji, jednak w terminie nie dłuższym niż 72 h po złożeniu wniosku, organ rejestrujący przesyła w formie elektronicznej zaświadczenie, o którym mowa w § 6 ust. 1, na adres wskazany przez wnioskodawcę, o którym mowa w § 13 ust. 6.

Rozdział 4

Przepis końcowy

§ 16. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ

I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

Sposób określania maksymalnej dopuszczalnej liczby osób na pokładzie jednostki pływającej, a także maksymalnej dopuszczalnej siły wiatru oraz znaczącej wysokości fali w dokumencie rejestracyjnym w przypadku braku deklaracji zgodności CE

Maksymalna dopuszczalna liczba osób na pokładzie jednostki pływającej w przypadku braku deklaracji zgodności CE, może być określona w oparciu o:

- 1) kartę bezpieczeństwa jednostki, jeżeli była wydana;
- 2) dokument wydany przez uznaną upoważnioną organizację lub podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów technicznych jednostki tego typu, jeżeli był wydany.



W przypadku braku ww. dokumentacji w dokumencie rejestracyjnym nie umieszcza się informacji o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie.

Maksymalna dopuszczalna siła wiatru oraz znacząca wysokość fali przy których można uprawiać żeglugę na jednostce pływającej, w przypadku braku deklaracji zgodności CE, może być określona w oparciu o:


- 1) kartę bezpieczeństwa jednostki;
- 2) dokument wydany przez uznaną upoważnioną organizację lub podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów technicznych jednostki tego typu.

W przypadku braku ww. dokumentacji, w dokumencie rejestracyjnym nie umieszcza się informacji o maksymalnej dopuszczalnej sile wiatru oraz znaczącej wysokości fali przy których można uprawiać żeglugę na jednostce pływającej.

Wzór dokumentu rejestracyjnego

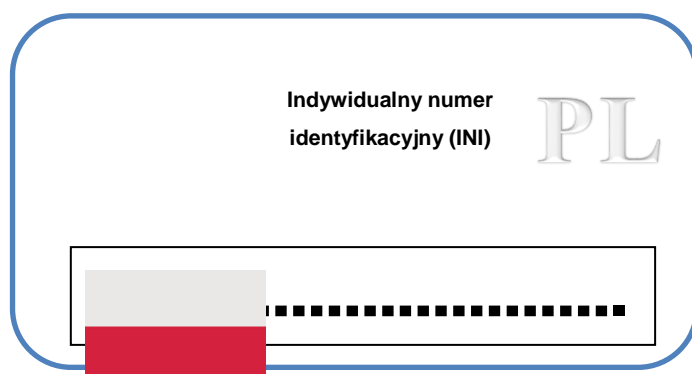
		DOKUMENT REJESTRACYJNY JEDNOSTKI PŁYWAJĄCEJ WATERCRAFT REGISTRATION CERTIFICATE DOWÓD POLSKIEJ PRZYNALEŻNOŚCI CERTIFICATE OF POLISH NATIONALITY	
a1.	a2.	a3.	a4.
a5. ...	a6. ...	a7. ...	a8.
a9.	a10.	a11.	a12.
a12.	a13.	a14.	a15. ...
a16. ...	a17.	b1.	b2.
b1.	b2.	b3.	
Rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m  Register of yachts and other watercraft of less than 24 m in length		<i>Rzeczpospolita Polska</i> <i>Republic of Poland</i>	
		PL-.....	

c1.	c2.	c3.	
...	b1. Data rejestracji/ Date of registration
...	b2. Organ wydający/ Issuing authority
...	b3. Numer dokumentu rejestracyjnego/ Registration document number
a1. Numer rejestracyjny/ Registration number			
a2. Numer Identyfikacyjny/ Watercraft Identification Number			
a3. Nazwa/ Name			
a4. Port macierzysty/ Home port			
a5. Śródlądowa (Ś) Morska (M) / Inland (Ś) Sea-going (M)			
a6. Jacht Rekreacyjny (JR) Jacht Komercyjny (JK) Do połowów rybackich (RYB)/ Recreational (JR) Commercial (JK) Fishing boat (RYB)			c1. Właściciel (W) armator (A) / Owner (W) Operator (A)
a7. Żaglowa (Ż) Motorowa (M) Inna (I)/ Sailing (Ż) Motorboat (M) Other (I)			c2. Imię lub nazwa/ First name or Name
a8. Napęd pomocniczy (Ż), moc silnika (M)/ Auxiliary engine (Ż), Engine power (M)			c3. Nazwisko/ Surname
a9. Marka i model/ Brand and model			
a10. Materiał główny kadłuba/ Main construction material			
a11. Rok produkcji/ Year of construction			
a12. Długość/ Length of hull	a13. Max. szerokość/ Max. beam		
a14. Max. Zanurzenie/ Max. draft	a15. Liczba kadłubów/ Number of hulls		
a16. Max. l. osób/ Max. number of persons			
a17. Kategoria projektowa Max. siła wiatru i wysokość fali/ Design category Max. wind force &			



Dowód rejestracyjny jednostki pływającej ma formę karty identyfikacyjnej o wymiarach 53,98 x 85,60 mm wykonanej z poliwęglanu.

Wzór oznakowania kontrolnego



Opis:

1. Wymiary: 50 x 100 mm.
2. Barwy: flaga polska – biało-czerwona, symbol „PL” – biały, pozostała część nalepki – metalizowana, zabezpieczona elementami optycznie zmiennymi, indywidualny numer identyfikujący (INI) – czarny, widoczny w ramce na białym tle, które zawiera optycznie zmienny gilosz.
3. Nalepka kontrolna wykonana jest z wielowarstwowej samoprzylepnej folii, która przy jakiegokolwiek próbie oderwania jej od kadłuba ulega odkształceniu, a elementy identyfikacyjne i tło nalepki ulegają uszkodzeniu. Dotyczy to również prób oderwania w podwyższonej i obniżonej temperaturze.
5. Indywidualny numer identyfikacyjny (INI) na nalepce musi być nanoszony na cienką folię pośrednią stanowiącą integralną część nalepki za pomocą drukarki, czcionką zapewniającą dobrą czytelność.
6. Nalepka musi być zabezpieczona przed fałszowaniem. Zasadniczym elementem tego zabezpieczenia są graficzne elementy optycznie zmienne obejmujące godło narodowe wykonane w technice holograficznej, gilosz holograficzny i stylizowane znaki RP.
7. Nalepka musi być odporna na działanie podwyższonej temperatury, oderwanie od podłoża, działanie wody zgodnie oraz odporna na działanie promieni świetlnych.

.....
Miejscowość, data

ZAŚWIADCZENIE

Zaświadcza się, że dnia został złożony
wniosek o wpis do rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m/
wniosek o wydanie wtórnika dokumentu rejestracyjnego* (niewłaściwe skreślić)
jednostki pływającej
nazwa port macierzysty

.....
Śródlądowa/ Morska* (niewłaściwe skreślić)

Rekreacyjna/ Komercyjna * (niewłaściwe skreślić)

Żaglowa (Ż) Motorowa (M) Inna (I) * (niewłaściwe skreślić)

moc silnika (M).....

Liczba kadłubów Materiał kadłuba.....

Rok produkcji

Długość Max. szerokość

Max. Zanurzenie

Zaświadczenie jest ważne do dnia

.....
Organ rejestrujący

.....
Pieczęć i podpis osoby upoważnionej

Załącznik nr 5

Sposób oznakowania indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI)

Usytuowanie

Oznakowanie kontrolne z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) powinno być widoczne na pawęży po prawej stronie, w obrębie 50 mm od szczytu pawęży, miejsca łączenia kadłub–pokład lub jego listwy wzmacniającej, w zależności od tego, które jest najniższe.

Na jednostkach z pawężą, oznakowanie kontrolne z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) powinno być usytuowane na pawęży po prawej stronie.

Na katamaranach oznakowanie kontrolne powinno być usytuowane następująco:

a) Kadłuby połączone konstrukcyjnie na stałe i kadłuby rozłączalne, lecz traktowane jako zasadnicza konstrukcja: na prawym kadłubie.

b) Kadłuby łatwo odłączalne i/lub wymienne: na rufowym dźwigarze, w obrębie 300 mm od prawego kadłuba; dotyczy to również łodzi pontonowych typu katamaran.

Na trimaranach oznakowanie kontrolne z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) powinno być usytuowane na środkowym kadłubie.

Na łodziach pneumatycznych oznakowanie kontrolne z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) powinno być umieszczone na sztywnym elemencie łodzi lub na wsporniku silnika, w obrębie 300 mm od prawej tuby pneumatycznej. Jeżeli, z uwagi na konstrukcję łodzi, indywidualny numer identyfikacyjny (INI) nie jest dobrze widoczny, może on być dodatkowo naniesiony na innym odpowiednim elemencie konstrukcyjnym łodzi, takim jak pulpit sterowniczy.

Poręcze, osprzęt i inne wyposażenie nie powinny przysłaniać oznakowania kontrolnego z indywidualnym numerem identyfikacyjnym (INI) usytuowanego w sposób określony powyżej. Jeżeli konstrukcja małej jednostki pływającej przyczyniałaby się do tego, oznakowanie kontrolne z indywidualnym numerem identyfikującym (INI) powinno być usytuowane możliwie jak najbliżej wymaganego miejsca, tak aby było widoczne.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwany dalej „projektem rozporządzenia” stanowi wypełnienie delegacji zawartej w art. 13 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i tryb rejestracji, dokonywania zmian w rejestrze oraz wykreślenia z rejestru,
- 2) tryb wydawania wtórników dokumentu rejestracyjnego i oznakowania kontrolnego,
- 3) wzory zaświadczenia, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy, dokumentu rejestracyjnego i oznakowania kontrolnego,
- 4) sposób ustalania nazwy nadawanej jednostce pływającej,
- 5) sposób nadawania numeru rejestracyjnego i indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI),
- 6) sposób oznakowywania jednostek pływających oznakowaniem kontrolnym.

W rozdziale 2 uregulowano sprawy dotyczące rejestracji jednostki pływającej.

W odniesieniu do nazwy jednostki pływającej przewidziano, że może ona składać się z liter używanych w języku polskim, cyfr arabskich lub rzymskich, nie może być dłuższa niż 33 znaki, nie może być identyczna (w pisowni lub fonetycznie) ze słowami używanymi do oznaczenia służb ratowniczych i ich działań ani zawierać słów lub zwrotów obraźliwych lub obscenicznych. Nazwy jachtów morskich nie mogą się powtarzać, stąd przyjmując wniosek o rejestrację, organ rejestrujący będzie informował wnioskodawcę, czy proponowana nazwa nie została już nadana innemu jachtowi morskiemu, a w takim przypadku właściciel będzie mógł zaproponować inną nazwę. Projekt ustawy przewiduje zmianę przepisów ustawy – Kodeks morski i zniesienie uciążliwych dla właścicieli jachtów procedur zatwierdzania nazwy. Mając jednak na uwadze, że jachty morskie będą nadal oznakowywane na burtach nazwą, a nie numerem rejestracyjnym, oraz chcąc zachować możliwość wywoływania jednostek nazwą (a nie sygnałem rozpoznawczym Call Sign lub numerem rejestracyjnym), co jest w wielu sytuacjach znacznie prostsze, nazwy jachtów morskich powinny pozostać ich wyróżnikiem i nie powinny się powtarzać. To rozwiązanie wychodzi również naprzeciw uwagom zgłoszonym przez wiele podmiotów w trakcie konsultacji koncepcji zmian w zakresie rejestracji jachtów, a dotyczących znaczenia historycznego oraz handlowego wielu

nazw (np. „Dar Szczecina”, „Zawisza Czarny”). Nazwy jachtów śródlądowych będą mogły się powtarzać.

W odniesieniu do nazwy portu macierzystego jednostki pływającej wskazano, że w przypadku śródlądowych jednostek pływających może nim być dowolna miejscowość na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a w przypadku morskich jednostek pływających jedynie miejscowość będąca portem morskim na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W odniesieniu do informacji o napędzie jednostki pływającej, należy zauważyć, że w dokumencie rejestracyjnym znajdują się tylko bardzo podstawowe informacje w tym zakresie. Informacje niezbędne do potwierdzenia własności oraz skutecznego ścigania przestępstw kradzieży będą dostępne dla organów ścigania przestępstw w rejestrze prowadzonym w formie elektronicznej i dostępnym 24 h na dobę, 7 dni w tygodniu. Należy podkreślić, że w odniesieniu do silników zaburtowych będących napędem pomocniczym jednostek żaglowych, dane szczegółowe będą zbierane jedynie na życzenie właściciela, żeby ułatwić ściganie przestępców oraz utrudnić powtórny legalizację skradzionego sprzętu. Projektodawcy zależało na tym, aby takie informacje, jak np. nr silnika przyczepnego z tabliczki znamionowej, były dostępne dla organów ścigania przestępstw, a jednocześnie decyzja właściciela o wymianie silnika zaburtowego nie powodowała konieczności wymiany dokumentu rejestracyjnego. W takim przypadku właściciel dokona odpowiedniego zgłoszenia (osobiście lub składając wniosek w formie elektronicznej), a organ rejestrujący wprowadzi informacje do rejestru.

W odniesieniu do informacji o podstawowych danych, wymiarach i parametrach jednostki pływającej należy zauważyć, że ogromna większość właścicieli nowo wybudowanych jednostek będzie mogła potwierdzić informacje dotyczące wymiarów jednostki pływającej, czy napędu mechanicznego przedstawiając deklarację zgodności CE i dokumentację, którą zgodnie z przepisami prawa UE obowiązany jest wystawić każdy producent jednostki pływającej wprowadzanej do obrotu na terenie UE. W odniesieniu do jednostek, których długość nie przekracza 14 m, a moc silnika 20 kW wystarczające będzie oświadczenie właściciela. W chwili obecnej koszty rejestracji niejednokrotnie znacznie wzrastają w związku z koniecznością opłacenia rzeczoznawców, którzy potwierdzą wymiary i parametry jednostki pływającej.

W dowodzie rejestracyjnym znajdują się również informacje o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie jednostki pływającej i maksymalnej dopuszczalnej sile wiatru oraz znaczącej wysokości fali, zgodnie z informacją producenta zawartą w deklaracji zgodności

CE. Większość jednostek rekreacyjnych nie ma wydanych dokumentów technicznych i dokumentów bezpieczeństwa, stąd podawanie tych informacji w jednym dokumencie jednostki pływającej będzie miało wpływ na bezpieczeństwo osób ją użytkujących. Problem z określeniem ww. danych może się pojawić w odniesieniu do starszych jednostek i jednostek budowanych na własny użytek, których nie objęły wymagania dyrektywy ws. rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (dyrektywy RCD). Projektodawca przewidział możliwość uwzględnienia informacji zawartych w karcie bezpieczeństwa jednostki, jeżeli była wydana lub w dokumencie wydanym przez uznaną upoważnioną organizację lub podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów technicznych jednostki tego typu, jeżeli był wydany (Orzeczenie Zdolności Żeglugowej, Świadectwo Klasy, Uproszczone Świadectwo Zdolności Żeglugowej). W przypadku braku odpowiedniej dokumentacji, dane te nie będą umieszczane w dowodzie rejestracyjnym.

Do wniosku o rejestrację właściciel będzie musiał dołączyć odpowiednią dokumentację. Organ rejestrujący wprowadza do rejestru wszystkie informacje zawarte we wniosku oraz kopie dokumentów w postaci elektronicznej (skany lub inne odwzorowania cyfrowe). Przewidziano jednak, że w przypadku osób, których dotychczasowe dokumenty rejestracyjne utracą ważność i zgodnie z przepisami projektu ustawy będą musieli zarejestrować swoje jednostki pływające ponownie, jeżeli właściciel złoży wniosek o rejestrację w tym samym organie rejestrującym, w którym jednostka jest zarejestrowana na podstawie dotychczasowych przepisów, to nie będzie miał obowiązku dołączania do wniosku dokumentacji, która już znajduje się w aktach rejestrowych i która nie utraciła ważności (np. dowodu zakupu).

Przepisu § 4 dotyczą nadawania numeru rejestracyjnego. Dla jachtów morskich będzie on utworzony ze skrótu POL i kolejnego numeru z rejestru, złożonego z kombinacji 6-ciu liter i cyfr, z zastrzeżeniem, że jeśli jacht jest zarejestrowany w polskim rejestrze jachtów i ma nadany nr POL, może być on zachowany na życzenie właściciela. Będzie to numer o innej strukturze, złożony ze skrótu POL i 1 do 5-ciu cyfr. Dla jednostek śródlądowych numer rejestracyjny będzie utworzony ze skrótu PL i kolejnego numeru z rejestru, złożonego z kombinacji 6-ciu liter i cyfr, z zastrzeżeniem, że jeśli jednostka jest zarejestrowany w rejestrze statków używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych rejestrze jachtów prowadzonym przez polski związek sportowy (PZZ lub PZMWiNW) na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej i ma nadany nr PL, może być on zachowany na życzenie właściciela. Będzie to numer o innej strukturze, złożony ze

skrót PL i 5-ciu liter albo cyfr. Rozwiązania te przyjęto z myślą o tym, aby nowe regulacje były możliwie najmniej uciążliwe dla właścicieli jachtów i jeśli nie jest to konieczne, nie było potrzeby powtórnego oznakowywania jednostki. Ustawodawca przewidział również możliwość zarezerwowania numeru rejestracyjnego i nazwy, w przypadku jachtów morskich, dla jednostki pływającej w budowie. Nadany przez organ rejestrujący numer będzie mógł być podany stoczni w celu umieszczenia na kadłubie.

Wzór dokumentu rejestracyjnego określony został w załączniku nr 2. Będzie on miał formę plastikowej karty rozmiarów karty kredytowej. Dokument rejestracyjny będzie stanowił dowód polskiej przynależności jednostki pływającej oraz dowód własności. Informacje o jednostce pływającej zawarte w dokumencie będą ograniczone do najbardziej podstawowych i istotnych, ale w razie potrzeby np. służby ratownicze będą mogły sprawdzić dodatkowe informacje bezpośrednio w rejestrze dostępnym 24 h na dobę 7 dni w tygodniu.

Na okres od złożenia kompletnego wniosku o rejestrację do wydania dowodu rejestracyjnego, nie dłuższy jednak niż 30 dni, organ rejestrujący wydaje właścicielowi zaświadczenie, którego wzór określa załącznik nr 4 do projektu rozporządzenia. Tym zaświadczeniem może się właściciel posługiwać przez odpowiednimi służbami do czasu, kiedy organ rejestrujący nie zakończy procedury rejestracji, a dokument rejestracyjny nie zostanie wyprodukowany i zindywidualizowany.

Jeżeli jednostka pływająca nie miała nadanego numeru identyfikacyjnego zgodnie z wymogami dyrektywy RCD: HIN (Hull Identification Number) lub CIN (Craft Identification Number) lub WIN (Watercraft Identification Number), organ rejestrujący będzie nadawał indywidualny numer identyfikacyjny (INI) podczas rejestracji. Projekt rozporządzenia szczegółowo określa strukturę indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI), odzwierciedlającej strukturę numeru WIN (wcześniej HIN albo CIN) z zastrzeżeniem, że tamte numery nadaje producent, a ten organ rejestrujący i jego elementem będzie skrót: „PL1” jako oznaczenie administracji polskiej. Numer identyfikujący: HIN albo CIN albo WIN albo INI to numer będący odpowiednikiem numeru nadwozia/podwozia VIN w przypadku pojazdów kołowych. Jest niezmienny przez cały cykl życia jednostki, podczas gdy numer rejestracyjny może się zmieniać. Projekt rozporządzenia określa również wzór oznakowania kontrolnego z numerem INI oraz zasady oznakowania jednostki pływającej indywidualnym numerem identyfikującym (INI), czyli miejsca, gdzie powinny być umieszczone nalepki kontrolne przez właściciela.

W przypadku utraty lub zniszczenia dokumentu rejestracyjnego organ rejestrujący na wniosek właściciela jednostki pływającej wydaje wtórnik dokumentu rejestracyjnego po zweryfikowaniu aktualności danych zawartych w rejestrze (wygenerowany z systemu wniosek złożony podczas rejestracji zostanie przedstawiony właścicielowi w celu zweryfikowania aktualności danych i potwierdzenia ich podpisem) oraz złożeniu przez właściciela jednostki pływającej stosownego oświadczenia zawierającego informacje o fakcie i okolicznościach utraty dowodu rejestracyjnego, pod odpowiedzialnością karną za składanie fałszywych zeznań (wymóg ustawy).

Projektodawca określił też szczegółowo procedurę aktualizowania danych w rejestrze, wymieniając potrzebną do załączenia dokumentację oraz sytuacje, gdy nie jest ona wymagana, takie jak zmiana adresu zamieszkania lub zmiana adresu do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jeśli zmianie ulegną dane, które znajdują się w dokumencie rejestracyjnym, wymagane będzie złożenie wniosku o wydania nowego dokumentu rejestracyjnego.

W przypadku kradzieży (a także odnalezienia) jednostki pływającej lub silnika, taka informacja powinna natychmiast zostać wprowadzona do rejestru przez Policję. Jeśli właściciel otrzyma postanowienie o umorzeniu dochodzenia w sprawie kradzieży jednostki pływającej lub silnika, powinien złożyć wniosek o rejestrowanie jednostki pływającej.

Rozdział 3 opisuje zagadnienia rejestracji jednostek pływających drogą elektroniczną

Organy rejestrujące, a więc starostwa, Polski Związek Żeglarski oraz Polski Związek Motorowodny, zamieszczą na własnych stronach Biuletynu Informacji Publicznej adres i link do strony internetowej zawierającej wydzieloną skrzynkę podawczą służącą składaniu wniosków drogą elektroniczną oraz załączników do tych wniosków i wszystkie niezbędne informacje dotyczące wymogów i procedur, a także opłat. Właściciel jednostki pływającej będzie mógł złożyć wniosek drogą elektroniczną, wypełniając odpowiedni formularz udostępniony na stronie internetowej i przekazać za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej wybierając z listy organ rejestrujący, do którego ma trafić wniosek.

Wniosek powinien być opatrzony podpisem stanowiącym podanie w postaci elektronicznej danych: imienia i nazwiska lub nazwy właściciela jednostki pływającej oraz jego adresu zamieszkania/siedziby, uwierzytelnionym zgodnie z ustawą o informatyzacji, albo bezpiecznym podpisem elektronicznym. Do wniosku właściciel jednostki pływającej, dołącza, w formacie i zgodnie z wymaganiami podanymi przez organ rejestrujący, cyfrowe

odwzorowania dokumentów, wymagane przepisami ustawy i niniejszego rozporządzenia, wraz z załączonym potwierdzeniem elektronicznym dokonania przelewu wymaganych opłat albo zeskanowanym dowodem wpłaty tych opłat. W przypadku złożenia drogą elektroniczną, przez właściciela jednostki pływającej, wniosku nieodpowiadającego wzorowi i wymaganiom, lub niezłączenia wszystkich wymaganych dokumentów i dowodu opłat, organ rejestrujący informuje drogą elektroniczną właściciela jednostki pływającej o konieczności dokonania uzupełnienia dokumentów i opłat drogą elektroniczną. Zgodnie z przepisami ustawy, w takim przypadku właściciel będzie się musiał osobiście zgłosić po odbiór dokumentu rejestracyjnego i jeśli załączał cyfrowe odwzorowania dokumentów, okazać je w oryginale.

Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie w dniu wejścia w życie ustawy tj. dnia 1 stycznia 2020 r.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka Główny specjalista/ Departament Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 82, email: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl</p> <p>Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej tel. 22 583 85 70, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 04.01.2018</p> <p>Źródło: Inne Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia został przygotowany w celu wypełnienia delegacji zawartej w art. 13 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...).

Zgodnie z delegacją ustawową szczegółowego określenia wymagają:

- 1) sposób i tryb rejestracji, wyrejestrowania oraz dokonywania zmian w rejestrze,
- 2) wzory zaświadczenia o złożeniu wniosku o rejestrację, dokumentu rejestracyjnego i oznakowania kontrolnego,
- 3) szczegółowy zakres informacji zawartych we wniosku o rejestrację i rodzaj dokumentów dołączanych do wniosku,
- 4) sposób nadawania numeru rejestracyjnego przez organ rejestrujący,
- 5) sposób nadawania indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI) przez organ rejestrujący oraz sposób oznakowywania jednostek tym numerem.

Projektowane zmiany w przepisach dot. rejestracji jednostek sportowo-rekreacyjnych i do połowu ryb mają na celu uproszczenie i uporządkowanie przepisów oraz samego procesu rejestracji. Przewiduje się stworzenie jednego rejestru jachtów prowadzonego w formie elektronicznej i zapewnienia stałego dostępu do danych (24/7) dla służb ratowniczych i administracji państwowej.

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

Projekt rozporządzenia określa sposób i tryb rejestracji, wyrejestrowania oraz dokonywania zmian w rejestrze, w tym szczegóły dot. informacji podawanych przez właściciela we wniosku o rejestrację oraz załączanej dokumentacji. Projektowane przepisy umożliwią właścicielom jachtów rejestrację oraz aktualizację danych po złożeniu wniosku w formie elektronicznej. Dokument rejestracyjny będzie miał prostą i funkcjonalną formę i będzie zawierał informacje o podstawowych parametrach jednostki oraz dane niezbędne dla bezpieczeństwa. Pozostałe dane (w tym podawane dobrowolnie dla zwiększenia skuteczności prowadzonych akcji ratunkowych i wykrywalności sprawców kradzieży) będą dostępne w elektronicznej bazie danych i można je będzie aktualizować na wniosek właściciela za pośrednictwem e-PUAP. Dokument rejestracyjny będzie potwierdzał polską przynależność jednostki pływającej oraz będzie stanowił dowód jej własności. Aby nowe regulacje były możliwie najmniej uciążliwe dla właścicieli jachtów i jeśli nie jest to konieczne, nie było potrzeby powtórzonego oznakowywania jednostki, projekt rozporządzenia przewiduje możliwość zachowania dotychczasowych numerów rejestracyjnych przez jachty morskie i śródlądowe.

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 drogach wodnych, nie są objęte prawem europejskim ani międzynarodowym, zatem w poszczególnych krajach przyjęto różne rozwiązania.

W większości państw funkcjonują rejestry prowadzone przez administrację państwową, w których jachty mogą być rejestrowane przy zastosowaniu znacznie uproszczonej procedury w stosunku do statków podlegających Konwencji Międzynarodowej (podobnie jak w procedowanym projekcie).

Przykładowo w Finlandii istnieje jeden rejestr wszystkich jednostek pływających (Watercraft Register) prowadzony w formie elektronicznej przez administrację państwową (Finnish Transport Safety Agency). Obowiązek rejestracji dotyczy wszystkich jednostek pływających o długości co najmniej 5,5 m lub wyposażonych w napęd mechaniczny o mocy

przekraczającej 15 kW. Podobnie jak w Polsce wprowadzone rozwiązania mają służyć zwiększeniu poziomu bezpieczeństwa poprzez:

- umożliwienie szybkiego dostępu do informacji służbom ratunkowym (baza danych dostępna 24/7);
- utrudnienie legalizacji skradzionych jednostek;
- umieszczanie w dowodzie rejestracyjnym informacji takich jak maksymalna liczba osób na pokładzie i kategoria projektowa jednostki.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Armatorzy jachtów	120 000 (ww. wielkość ma charakter szacunkowy – z zebranych przez MG MiŻŚ informacji wynika, że w chwili obecnej zarejestrowane jest ok. 320 000 jednostek, przy czym liczba ta może obejmować znaczącą liczbę „martwych rejestracji”, w stosunku do których nie dopełniono obowiązku wyrejestrowania.)	szacunki własne na podstawie danych uzyskanych z obecnie istniejących rejestrów	Uproszczenie systemu rejestracji, przepisów prawa i procedur. Otrzymanie dowodu rejestracyjnego o wygodnej formie oraz będącego dowodem przynależności państwowej i własności.
starostowie	380 powiatów w Polsce	nie dotyczy	Rejestrowanie jachtów oraz innych jednostek pływających o długości do 24 m zgodnie z nowymi procedurami.
Urząd Morski w Szczecinie			Utworzenie i administrowanie rejestru w formie elektronicznej.
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej			Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będzie sprawował nadzór nad procesem rejestracji i będzie instancją odwoławczą dla decyzji starostów dotyczących rejestracji.
Osoby rejestrujące jacht/jednostkę po raz pierwszy	ok. 21 000 osób rocznie	szacunki własne na podstawie danych za rok 2015 i 2016 przekazanych przez polskie związki sportowe i starostwa	Możliwość skorzystania ze znacznie uproszczonej procedury, rejestracji w siedzibie starosty w bliskości miejsca zamieszkania lub drogą elektroniczną.
Polski Związek Żeglarski	ok. 1500 jednostek rocznie	na podstawie przekazanych danych	Rejestrowanie jachtów na podstawie nowych przepisów.
Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego	ok. 2900 jednostek rocznie	na podstawie przekazanych danych	Rejestrowanie jachtów na podstawie nowych przepisów.

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

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz będzie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów. Proponuje się następujący rozdzielnik:

- 1) na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1881) lub art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029):
 - a) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
 - b) NSZZ „Solidarność”,

- c) Forum Związków Zawodowych,
- d) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
- e) Konfederacja „Lewiatan”,
- f) Związek Pracodawców Business Centre Club,
- g) Związek Rzemiosła Polskiego.

2) Inne podmioty:

- a) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego,
- b) Związek Powiatów Polskich,
- c) Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego,
- d) Polski Związek Żeglarski,
- e) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- f) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych,
- g) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS,
- h) Akademia Kuznierewicza,
- i) Polski Rejestr Statków,
- j) Polska Izba Ubezpieczeń,
- k) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „RADA KAPITANÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ”,
- l) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Po analizie stanowisk, które wpłyną w trakcie konsultacji publicznych, wprowadzone zostaną odpowiednie zmiany w projektowanych przepisach.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0–10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
PZŻ i PZMWiNW													
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
PZŻ i PZMWiNW													
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
PZŻ i PZMWiNW													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

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 ... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz								

	gospodarstwa domowe						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przyspieszenie procedur.					
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe						
Niemierzalne	żeglarze						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wszystkie jednostki posiadające Deklarację zgodności zgodnie z wymogami dyrektywy RCD określającej zasadnicze wymagania dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych oraz pozostałe o długości do 14 m, będą zwolnione z obowiązku pomierzenia przez organ uprawniony, co obniży koszty związane z rejestracją tych jednostek						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu							
<input type="checkbox"/> nie dotyczy							
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy			
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy			
<p>Komentarz:</p> <p>Po wejściu w życie przepisów armator rejestrujący jednostkę do 24 m nie będzie musiał wcześniej zatwierdzać nazwy, a armatorzy jednostek o długości nie przekraczającej 14 m będą mogli samodzielnie pomierzyć jednostkę. Z obowiązku pomierzenia zwolnieni będą również armatorzy jednostek posiadających Deklarację zgodności zgodnie z wymogami dyrektywy RCD określającej zasadnicze wymagania dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych. Wniosek o rejestrację można będzie złożyć drogą elektroniczną (e-PUAP) lub w nieodległym od miejsca zamieszkania urzędzie (starostwie). Proces rejestracji zostanie mocno uproszczony i będzie wymagał bardzo niewielu dokumentów. Dowód rejestracyjny będzie miał prostą i wygodną formę plastikowej karty.</p>							
9. Wpływ na rynek pracy							
Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy							
10. Wpływ na pozostałe obszary							
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe		<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie			
Omówienie wpływu		Wejście w życie rozporządzenia oznaczać będzie możliwość załatwienia spraw związanych z rejestracją sprzętu pływającego za pośrednictwem Internetu i skrzynki podawczej e-PUAP oraz umożliwi stworzenie elektronicznej bazy danych i stały dostęp do informacji o jednostkach pływających dla służb ratunkowych oraz administracji.					
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego							
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi od chwili jego wejścia w życie.							
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?							
Ewaluacja efektów projektu nastąpi po trzech latach od wejścia w życie ustawy. Mierniki jakie zostaną zastosowane: – liczba akcji ratunkowych prowadzonych z wykorzystaniem informacji z elektronicznej bazy danych.							

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

51/01/rch

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie sposobu prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających
o długości do 24 m**

Na podstawie art. 14 ust. 5 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru, w tym wprowadzania i aktualizacji informacji, szczegółowy zakres, sposób i terminy wprowadzania informacji przez poszczególne podmioty, oraz zakres wniosku o udzielenie dostępu do rejestru uprawnionym podmiotom.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m;
- 2) administratorze – rozumie się przez to podmiot wskazany w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ustawy.

§ 2. 1. Rejestr prowadzony jest wyłącznie w formie systemu teleinformatycznego. Wszystkie akta rejestrowe, w szczególności dokumenty stanowiące podstawę wpisów, przechowywane są w formie elektronicznej.

2. Rejestr stanowi uporządkowany i całościowy układ, który obejmuje:

- 1) rejestr centralny, w którym gromadzi się dane i informacje określone w ustawie;
 - 2) kopie bezpieczeństwa rejestru centralnego, stanowiące kopie awaryjne.
3. W rejestrze wykorzystuje się katalog nazw jachtów morskich.
4. Rejestr jest dostępny przez całą dobę, 7 dni w tygodniu.
5. Rejestracji danych w rejestrze dokonuje się bezpośrednio, w trybie teletransmisji.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

§ 3. 1. Wprowadzanie danych do rejestru odbywa się za pośrednictwem dedykowanej aplikacji elektronicznej do obsługi spraw prowadzonych przez organ rejestrujący albo za pośrednictwem interfejsu wystawionego przez aplikację rejestru, w przypadku gdy wniosek jest składany w postaci elektronicznej.

2. Wprowadzając dane wnioskodawcy do rejestru organ rejestrujący wypełnia formularz zawierający rubryki przewidziane dla informacji wymaganych we wniosku oraz załącza cyfrowe odwzorowania złożonych dokumentów potwierdzających informacje zawarte we wniosku.

3. W przypadku wniosku złożonego w postaci elektronicznej, organ rejestrujący po sprawdzeniu poprawności i kompletności wniosku i załączników, wprowadza dane do rejestru poprzez zacytowanie danych z formularza elektronicznego i załączników.

4. Każda zmiana danych w rejestrze wymaga odnotowania danych umożliwiających identyfikację osoby, która dokonała danej zmiany oraz daty i czasu wprowadzenia tej zmiany.

§ 4. 1. W przypadku nadania jednostce pływającej sygnału rozpoznawczego (Call Sign) lub nadania morskiego radiowego numeru identyfikacyjnego (MMSI) oraz ich zmiany, a także w przypadku wyrejestrowania radiostacji statkowej, Urząd Komunikacji Elektronicznej wprowadza dane do rejestru nie później niż 24 h po wydaniu decyzji.

2. W przypadku rejestracji, zmiany danych rejestracyjnych lub wyrejestrowania radiopławy alarmowej EPIRB lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa (PLB), Urząd Lotnictwa Cywilnego wprowadza dane do rejestru nie później niż 72 h po wydaniu decyzji.

3. Informacje o kradzieży jednostki pływającej lub silnika wprowadza do rejestru w postaci elektronicznej przy użyciu systemu teleinformatycznego właściwa jednostka organizacyjna Policji za pośrednictwem jednostki organizacyjnej Komendy Głównej Policji właściwej do spraw informatyki niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 3 godzin od chwili otrzymania zawiadomienia o zdarzeniu.

4. Informacje o odnalezieniu jednostki pływającej lub silnika, wprowadza do rejestru w postaci elektronicznej przy użyciu systemu teleinformatycznego właściwa jednostka organizacyjna Policji za pośrednictwem jednostki organizacyjnej Komendy Głównej Policji właściwej do spraw informatyki niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 24 godzin od chwili ich uzyskania.

5. Po powzięciu informacji będącej przesłanką do wykreślenia jednostki z rejestru z urzędu, o których mowa w art. 11 ust. 2, organ, który zarejestrował jednostkę dokonuje

odpowiedniego wpisu w rejestrze i wzywa właściciela jednostki pływającej do złożenia wyjaśnień i zwrotu dowodu rejestracyjnego.

§ 5. 1. Podmiot, który stwierdzi niezgodność danych w rejestrze ze stanem faktycznym, niezwłocznie przekazuje odpowiednią informację, obejmującą w szczególności rodzaj i zakres stwierdzonej niezgodności, administratorowi, chyba że jest właściwy do jej usunięcia.

2. Za wyjątkiem sytuacji, o których mowa w ust. 4, administrator niezwłocznie przekazuje, informację o konieczności usunięcia niezgodności organowi, który wydał dowód rejestracyjny jednostki pływającej, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr.

3. Organ rejestrujący niezwłocznie po potwierdzeniu poprawnych danych, usuwa niezgodność.

4. W zakresie informacji dotyczących:

- 1) pozwoleń radiowych dla urządzeń w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żegludze śródlądowej, a w szczególności sygnału rozpoznawczego (Call Sign) lub morskiego radiowego numeru identyfikacyjnego (MMSI) – właściwy jest Urząd Komunikacji Elektronicznej;
- 2) radiopław alarmowych EPIRB oraz osobistych nadajników sygnałów niebezpieczeństwa (PLB) – właściwy jest Urząd Lotnictwa Cywilnego.

§ 6. Wniosek o udzielenie dostępu do rejestru, o którym mowa w art. 16 ust. 2 ustawy, zawiera:

- 1) dane podmiotu wnioskującego:
 - a) nazwa,
 - b) adres siedziby,
 - c) adres email i numer telefonu do kontaktu w sprawie wniosku;
- 2) szczegółowy zakres danych, których dotyczy wniosek;
- 3) rodzaj dostępu (przeglądanie danych, edycja danych);
- 4) uzasadnienie wraz ze wskazaniem podstawy prawnej określającej realizowane przez dany podmiot zadania, dla których realizacji niezbędny jest dostęp do rejestru;
- 5) dane kontaktowe użytkowników:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) stanowisko/funkcja.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

**MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie sposobu prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wypełnienie delegacji zawartej w art. 14 ust. 5 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru, w tym wprowadzania i aktualizacji informacji, szczegółowy zakres, sposób i terminy wprowadzania informacji przez poszczególne podmioty, oraz zakres wniosku o udzielenie dostępu do rejestru uprawnionym podmiotom.

Przepisy rozporządzenia przewidują, że rejestr jest prowadzony wyłącznie w formie systemu teleinformatycznego, a wszystkie akta rejestrowe, w szczególności dokumenty stanowiące podstawę wpisów, przechowywane są w formie elektronicznej.

Rejestr stanowi uporządkowany i całościowy układ, który obejmuje:

- 1) rejestr centralny, w którym gromadzi się dane i informacje określone w ustawie;
- 2) kopie bezpieczeństwa rejestru centralnego, stanowiące kopie awaryjne.

W rejestrze wykorzystuje się katalog nazw jachtów morskich. Ma to na celu możliwość potwierdzenia, że nazwa jachtu może być zarejestrowana (nie jest zajęta) w czasie rzeczywistym.

Rejestracji danych w rejestrze dokonuje się bezpośrednio, w trybie teletransmisji. Wprowadzanie danych do rejestru odbywa się za pośrednictwem dedykowanej aplikacji elektronicznej do obsługi spraw prowadzonych przez organ rejestrujący albo za pośrednictwem interfejsu wystawionego przez aplikację rejestru, w przypadku gdy wniosek jest składany w postaci elektronicznej. Wprowadzając dane wnioskodawcy do rejestru organ rejestrujący wypełnia formularz zawierający rubryki przewidziane dla informacji wymaganych we wniosku oraz załącza złożone dokumenty potwierdzające informacje zawarte we wniosku. W przypadku wniosku złożonego w postaci elektronicznej, organ rejestrujący po sprawdzeniu poprawności i kompletności wniosku i załączników, wprowadza dane do rejestru poprzez zacytowanie danych z formularza elektronicznego wypełnionego przez wnioskodawcę i dołączonej w postaci załączników dokumentacji.

Aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa informacji, każda zmiana danych w rejestrze wymaga odnotowania danych umożliwiających identyfikację osoby, która

dokonała danej zmiany oraz datę i czas wprowadzenia tej zmiany.

§ 4 projektu rozporządzenia wskazuje czas, w jakim inne, prócz organów rejestrujących, podmioty odpowiedzialne za wprowadzanie informacji do rejestru będą przekazywać te informacje:

- 1) Urząd Komunikacji Elektronicznej – w odniesieniu do sygnału rozpoznawczego (Call Sign) lub morskiego radiowego numeru identyfikacyjnego (MMSI) w ciągu 24 h;
- 2) Urząd Lotnictwa Cywilnego – w odniesieniu do radiopławy alarmowej EPIRB lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa (PLB) w ciągu 72 h;
- 3) Policja – w odniesieniu do informacji o kradzieży lub odnalezieniu jednostki pływającej lub silnika w ciągu 3 h.

Należy mieć na uwadze, że informacje z zakresu pkt 1 i 2 są niezwykle ważne w przypadku prowadzenia akcji ratunkowej. W chwili obecnej nie ma możliwości zautomatyzowania wymiany danych pomiędzy systemem, w którym prowadzona jest ewidencja prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a systemem REJA24. W momencie, gdy będzie możliwość zapewnienia interoperacyjności systemów, czas wprowadzania informacji będzie mógł zostać skrócony.

§ 5 projektu rozporządzenia zawiera regulacje na okoliczność stwierdzenia niezgodności danych w rejestrze ze stanem faktycznym.

§ 6 projektu rozporządzenia przewiduje, że prawa dostępu do rejestru udziela administrator na pisemny wniosek zawierający dane podmiotu wnioskującego, szczegółowy zakres danych, których dotyczy wniosek, rodzaj praw dostęp (przeglądanie danych, edycja danych), uzasadnienie wraz ze wskazaniem podstawy prawnej określającej realizowane przez dany podmiot zadania, dla których realizacji niezbędny jest dostęp do rejestru a także dane kontaktowe użytkowników. Zgodnie z przepisami ustawy, administrator będzie udzielał lub odmawiał udzielenia dostępu do rejestru w formie decyzji.

Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie w dniu wejścia w życie ustawy tj. w dniu 1 stycznia 2020 r.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia w sprawie sposobu prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka Główny specjalista/ Departament Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 82, email: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl</p> <p>Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej tel. 22 583 85 70, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 04.01.2018</p> <p>Źródło: Inne Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane zmiany w przepisach dot. rejestracji jednostek sportowo-rekreacyjnych i do połowu ryb o długości do 24 m mają na celu uproszczenie i uporządkowanie przepisów oraz samego procesu rejestracji. Przewiduje się stworzenie jednego rejestru jachtów prowadzonego w systemie teleinformatycznym i zapewnienia stałego dostępu do danych (24/7) dla służb ratowniczych i administracji państwowej.

Projekt rozporządzenia został przygotowany w celu wypełnienia delegacji zawartej w art. 14 ust. 5 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...).

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

Przepisy rozporządzenia przewidują, że rejestr prowadzony będzie wyłącznie w formie systemu teleinformatycznego, a wszystkie akta rejestrowe, w szczególności dokumenty stanowiące podstawę wpisów, przechowywane będą w formie elektronicznej. Rejestracji danych w rejestrze dokonuje się będzie bezpośrednio, w trybie teletransmisji. Wprowadzanie danych do rejestru odbywać się będzie za pośrednictwem dedykowanej aplikacji elektronicznej do obsługi spraw prowadzonych przez organ rejestrujący albo za pośrednictwem interfejsu wystawionego przez aplikację rejestru, w przypadku gdy wniosek jest składany w postaci elektronicznej. Aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa informacji, każda zmiana danych w rejestrze wymagać będzie odnotowania danych umożliwiających identyfikację osoby, która dokonała danej zmiany oraz daty i czasu wprowadzenia tej zmiany. Prawa dostępu do rejestru udzielać będzie administrator na pisemny wniosek zawierający dane podmiotu wnioskującego, szczegółowy zakres danych, których dotyczy wniosek, rodzaj praw dostęp (przeglądanie danych, edycja danych), uzasadnienie wraz ze wskazaniem podstawy prawnej określającej realizowane przez dany podmiot zadania, dla których realizacji niezbędny jest dostęp do rejestru a także dane kontaktowe użytkowników.

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 drogach wodnych, nie są objęte prawem europejskim ani międzynarodowym, zatem w poszczególnych krajach przyjęto różne rozwiązania dotyczące prowadzenia rejestrów.

Przykładowo w Finlandii istnieje jeden rejestr wszystkich jednostek pływających (Watercraft Register) prowadzony w formie elektronicznej przez administrację państwową (Finnish Transport Safety Agency). Podobnie jak w Polsce wprowadzone rozwiązania mają służyć zwiększeniu poziomu bezpieczeństwa poprzez:

- umożliwienie szybkiego dostępu do informacji służbom ratunkowym (baza danych dostępna 24/7);
- utrudnienie legalizacji skradzionych jednostek;
- umieszczanie w dowodzie rejestracyjnym informacji takich jak maksymalna liczba osób na pokładzie i kategoria projektowa jednostki.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
starostowie	380 powiatów w Polsce	nie dotyczy	Rejestrowanie jachtów oraz innych jednostek pływających o długości do 24 m zgodnie

			z nowymi procedurami.
Polski Związek Żeglarski	ok. 1500 jednostek rocznie	na podstawie przekazanych danych	Rejestrowanie jachtów oraz innych jednostek pływających o długości do 24 m zgodnie z nowymi procedurami.
Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego	ok. 2900 jednostek rocznie	na podstawie przekazanych danych	Rejestrowanie jachtów oraz innych jednostek pływających o długości do 24 m zgodnie z nowymi procedurami.
Urząd Morski w Szczecinie			Utworzenie i administrowanie rejestru w formie elektronicznej.
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej			Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będzie sprawował nadzór nad procesem rejestracji i będzie instancją odwoławczą dla decyzji organów rejestracyjnych dotyczących rejestracji.
Urząd Komunikacji Elektronicznej			Dokonywanie wpisów w rejestrze w zakresie nadania jednostce pływającej sygnału rozpoznawczego (Call Sign) lub nadania morskiego radiowego numeru identyfikacyjnego (MMSI) oraz ich zmiany , a także w przypadku wyrejestrowania radiostacji statkowej,.
Urząd Lotnictwa Cywilnego			Dokonywanie wpisów w rejestrze w zakresie rejestracji, zmiany danych rejestracyjnych lub wyrejestrowania radiopławy alarmowej EPIRB lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa (PLB).
Policja			Dokonywanie wpisów w rejestrze w zakresie informacji o kradzieży jednostki pływającej lub silnika zaburtowego, a także w przypadku ich odnalezienia. Możliwość wykorzystywania informacji zawartych w rejestrze w celu efektywniejszego ścigania sprawców kradzieży sprzętu pływającego.
Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa oraz inne służby prowadzące akcje ratownicze na wodach morskich i śródlądowych			Możliwość wykorzystywania informacji zawartych w rejestrze, w szczególności danych o jednostce, danych o wyposażeniu łączności i danych podawanych dobrowolnie przez właściciela w celu efektywniejszego prowadzenia akcji

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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 ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przyspieszenie procedur.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	żeglarze							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie rozporządzenia oznaczać będzie możliwość załatwienia spraw związanych z rejestracją sprzętu pływającego za pośrednictwem Internetu i skrzynki podawczej e-PUAP oraz umożliwi stworzenie elektronicznej bazy danych i stały dostęp do informacji o jednostkach pływających dla służb ratunkowych oraz administracji.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi od chwili jego wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu nastąpi po trzech latach od wejścia w życie ustawy. Mierniki jakie zostaną zastosowane: – liczba akcji ratunkowych prowadzonych z wykorzystaniem informacji z elektronicznej bazy danych.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie powierzenia prowadzenia i administrowania rejestru jachtów i innych
jednostek pływających o długości do 24 m**

Na podstawie art. 17 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa podmiot, któremu powierzone zostanie prowadzenie i administrowanie rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

§ 2. Rejestr jest prowadzony i administrowany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie powierzenia prowadzenia i administrowania rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wypełnienie delegacji zawartej w art. 17 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa podmiot, któremu powierzone zostanie prowadzenie i administrowanie rejestru.

Przepisy rozporządzenia przewidują, że rejestr jest prowadzony i administrowany przez Dyrektora Urzędu Morskiego Szczecinie.

Zgodnie z art. 26 ustawy, zadanie polegające na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m realizuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Zadanie to wykonane zostanie poprzez wytworzenie centralnego, dedykowanego systemu teleinformatycznego REJA24, realizującego funkcje obsługi rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zgodnie z wymogami ustawowymi. Planowane jest umieszczenie zasobów teleinformatycznych systemu w dwóch Ośrodkach Przetwarzania Danych zlokalizowanych w Szczecinie (siedziba główna Urzędu Morskiego) oraz Świnoujściu (Baza Oznakowania Nawigacyjnego), które połączone są dedykowaną infrastrukturą światłowodową łączącą obie lokalizacje. Jednocześnie począwszy od 2019 r. w Urzędzie Morskim w Szczecinie zatrudnione zostaną dwie nowe osoby na stanowiskach inżynierów informatyków, którym powierzone zostaną zadania związane z wdrożeniem systemu teleinformatycznego dla potrzeb rejestracji.

Mając powyższe na względzie uzasadnionym wydaje się powierzenie temu samemu podmiotowi, który wybuduje i wdroży system teleinformatyczny dla potrzeb rejestracji, zadania polegającego na dalszym prowadzeniu i administrowaniu rejestru. Cała infrastruktura sprzętowa i teleinformatyczna zlokalizowana będzie bowiem w Urzędzie Morskim w Szczecinie, a inżynierowie informatycy zatrudnieni przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie będą w stanie realizować przynajmniej część zadań związanych z wprowadzaniem zmian w systemie o niewielkim zakresie, co będzie korzystne dla budżetu, pozwoli bowiem uniknąć zlecenia dokonywania zmian w systemie zewnętrznym podmiotom, których stawki za tego rodzaju usługi są znacznie wyższe.

Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie w dniu wejścia w życie ustawy tj. w dniu 1 stycznia 2020 r.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia w sprawie powierzenia prowadzenia i administrowania rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka Główny specjalista/ Departament Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 82, email: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej tel. 22 583 85 70, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 04.01.2018</p> <p>Źródło: Inne Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w sprawie powierzenia prowadzenia i administrowania rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wypełnienie delegacji zawartej w art. 17 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...). Rozporządzenie określa podmiot, któremu powierzone zostanie prowadzenie i administrowanie rejestru.

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

Przepisy rozporządzenia przewidują, że rejestr jest prowadzony i administrowany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, który zgodnie z art. 26 ustawy, realizuje również zadanie polegające na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m. Mając powyższe na względzie uzasadnionym wydaje się powierzenie temu samemu podmiotowi, który wybuduje i wdroży system teleinformatyczny dla potrzeb rejestracji, zadania polegającego na dalszym prowadzeniu i administrowaniu rejestru. Cała infrastruktura sprzętowa i teleinformatyczna zlokalizowana będzie bowiem w Urzędzie Morskim w Szczecinie, a inżynierowie informatycy zatrudnieni przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie dla potrzeb wdrożenia systemu, będą w stanie w dalszej perspektywie realizować przynajmniej część zadań związanych z wprowadzaniem zmian w systemie o niewielkim zakresie, co będzie korzystne dla budżetu, pozwoli bowiem uniknąć zlecenia dokonywania zmian w systemie zewnętrznym podmiotom, których stawki za tego rodzaju usługi są znacznie wyższe.

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 drogach wodnych, nie są objęte prawem europejskim ani międzynarodowym, zatem w poszczególnych krajach przyjęto różne rozwiązania dotyczące prowadzenia rejestrów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urząd Morski w Szczecinie	3 pracowników	Szacunki własne	Prowadzenie i administrowanie rejestru w systemie teleinformatycznym, w szczególności: – utrzymywanie infrastruktury sprzętowej i teleinformatycznej;

PZZ i PZMWiNW												
Saldo ogółem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
PZZ i PZMWiNW												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
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 ... r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przyspieszenie procedur.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne	żeglarze											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
<input type="checkbox"/> nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...						<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...						

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.		<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi od chwili jego wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu nastąpi po trzech latach od wejścia w życie ustawy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie wysokości opłat za rejestrację jachtów i innych jednostek pływających
o długości do 24 m**

Na podstawie art. 18 ust. 10 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. 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 oznakowania kontrolnego albo wtórnika oznakowania kontrolnego;
- 5) wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

§ 2. 1. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 1–3, pobiera się opłatę w wysokości 60 zł.

2. Za rozpatrzenie wniosku i wydanie dowodu rejestracyjnego, w przypadku, o którym mowa w art. 28 ust. 2 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, pobiera się opłatę w wysokości 30 zł.

§ 3. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 4, pobiera się opłatę w wysokości 30 zł.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

§ 4. Za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 5, pobiera się opłatę w wysokości 10 zł.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

**MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie wysokości opłat za rejestrację jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m zwany dalej „projektem rozporządzenia” stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 18 ust. 10 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie 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 oznakowania kontrolnego albo wtórnika oznakowania kontrolnego oraz wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

Ustawodawca przewidział jedynie maksymalne wysokości stawek za poszczególne czynności związane z rejestracją, w tym że wysokość opłat za rejestrację nie może przekroczyć 10% kwoty, o której mowa w art. 2 ust. 4 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2017 r. poz. 847), czyli ok. 200 zł, a wysokość opłat za wyciągi i odpisy z rejestru nie może przekroczyć 1% ww. kwoty, czyli ok. 20 zł.

Przepisy ustawy przewidują, że opłaty za czynności administracyjne związane z rejestracją jednostek pływających stanowią odpowiednio przychód lub dochód organu rejestrującego, z zastrzeżeniem, że część opłaty w wysokości 10 zł. stanowi dochód budżetu państwa. Zadania związane z rejestracją jednostek pływających stanowią zadania powiatów. Opłaty w odpowiedniej wysokości muszą zapewnić sprawne i efektywne wykonywanie obowiązków przez organy rejestrujące oraz możliwość utrzymania elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów.

Określając wysokość opłat projektodawca uwzględnił:

- koszt produkcji dokumentu rejestracyjnego wraz z odpowiednimi zabezpieczeniami, który wynosi ok. 20 zł,
- koszt produkcji oznakowania kontrolnego wraz z odpowiednimi zabezpieczeniami, który wynosi ok. 20 zł,
- potrzebę obniżenia wysokości opłat za rejestrację w przypadku, gdy właściciel jednostki pływającej posiada ważny dokument rejestracyjny, ale przepisy ustawy obligują go do jego wymiany,

- dotychczasowy koszt rejestracji jachtu w polskim związku sportowym, który wynosił od 60 zł do 375 zł, w zależności od wielkości jednostki, przy czym dla jednostki w przedziale 7–9 m – 90 zł,
- nakład pracy związany z wydawaniem wyciągów i odpisów z rejestru.

Za rozpatrzenie wniosku i wydanie dowodu rejestracyjnego lub wtórnika dowodu rejestracyjnego przewidziano opłatę w wysokości 60 zł lub opłatę obniżoną o 50% do 30 zł w przypadku powtórnej rejestracji. Za wydanie oznakowania kontrolnego lub wtórnika oznakowania kontrolnego opłata wyniesie 30 zł.

Za wyciąg lub odpis z rejestru organy rejestrujące będą, zgodnie z projektem rozporządzenia pobierać opłatę w wysokości 10 zł.

Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie w dniu wejścia w życie ustawy tj. dnia 1 stycznia 2020 r.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia w sprawie wysokości opłat za rejestrację jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka Główny specjalista/ Departament Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 82, email: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl</p> <p>Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej tel. 22 583 85 70, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 04.01.2018</p> <p>Źródło: Inne Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia został przygotowany w celu wykonania delegacji zawartej w art. 18 ust. 10 ustawy z dnia ... o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. ...). Projekt rozporządzenia określa wysokość opłat za rozpatrzenie wniosku i wydanie dowodu rejestracyjnego jachtu lub innej jednostki pływającej o długości do 24 m, wtórnika dowodu rejestracyjnego oraz oznakowania kontrolnego i jego wtórnika a także za wydanie wyciągu lub odpisu z rejestru. Ustawodawca przewidział jedynie maksymalne wysokości stawek za poszczególne czynności związane z rejestracją, w tym, że wysokość opłat za rejestrację nie może przekroczyć 10% kwoty, o której mowa w art. 2 ust. 4 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2017 r. poz. 847), czyli ok. 200 zł, a wysokość opłat za wyciągi i odpisy z rejestru nie może przekroczyć 1% ww. kwoty, czyli ok. 20 zł.

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

Przepisy ustawy przewidują, że opłaty za czynności administracyjne związane z rejestracją jednostek pływających stanowią odpowiednio przychód lub dochód organu rejestrującego, z zastrzeżeniem, że część opłaty w wysokości 10 zł. stanowi dochód budżetu państwa. Zadania związane z rejestracją jednostek pływających stanowią zadania własne powiatów. Stąd opłaty w odpowiedniej wysokości muszą zapewnić sprawne i efektywne wykonywanie obowiązków przez organy rejestrujące oraz możliwość utrzymania elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów.

Określając wysokość opłat projektodawca uwzględnił:

- koszt produkcji dokumentu rejestracyjnego wraz z odpowiednimi zabezpieczeniami, który wynosi ok. 20 zł,
- koszt produkcji oznakowania kontrolnego wraz z odpowiednimi zabezpieczeniami, który wynosi ok. 20 zł,
- potrzebę obniżenia wysokości opłat za rejestrację w przypadku, gdy właściciel jednostki pływającej posiada ważny dokument rejestracyjny, ale przepisy ustawy obligują go do jego wymiany,
- dotychczasowy koszt rejestracji jachtu w polskim związku sportowym, który wynosił od 60 zł do 375 zł, w zależności od wielkości jednostki, przy czym dla jednostki w przedziale 7-9 m – 90 zł,
- nakład pracy związany z wydawaniem wyciągów i odpisów z rejestru.

Za rozpatrzenie wniosku i wydanie dokumentu rejestracyjnego lub wtórnika dokumentu rejestracyjnego przewidziano opłatę w wysokości 60 zł lub opłatę obniżoną o 50% do 30 zł w przypadku powtórnej rejestracji. Za wydanie oznakowania kontrolnego lub wtórnika oznakowania kontrolnego opłata wyniesie 30 zł.

Za wyciąg lub odpis z rejestru organy rejestrujące będą, zgodnie z projektem rozporządzenia pobierać opłatę w wysokości 10 zł.

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 drogach wodnych, nie są objęte prawem europejskim ani międzynarodowym, zatem w poszczególnych krajach przyjęto różne rozwiązania w zakresie obowiązku rejestracji, prowadzenia rejestru i związanych z tym opłat.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele jednostek pływających o długości do 24 m	120 000 (ww. wielkość ma charakter szacunkowy – z zebranych przez MG MiZŚ informacji wynika, że w chwili obecnej zarejestrowane jest ok. 320 000 jednostek, przy czym liczba ta może obejmować znaczącą liczbę „martwych rejestracji”, w stosunku do których nie dopełniono obowiązku wyrejestrowania.)	szacunki własne na podstawie danych uzyskanych z obecnie istniejących rejestrów	Konieczność poniesienia opłaty za powtórny rejestrację w wysokości 30 zł. Otrzymanie dokumentu rejestracyjnego o wygodnej formie oraz będącego dowodem polskiej przynależności jednostki pływającej oraz dowodem własności.
starostowie	380 powiatów w Polsce, ok. 18 000 rejestracji rocznie	na podstawie przekazanych danych	Zapewnienie finansowania nowych zadań związanych z rozpatrywaniem wniosków o rejestrację jednostek pływających i wydawania dokumentów rejestracyjnych.
Polski Związek Żeglarski	ok. 1500 jednostek rocznie	na podstawie przekazanych danych	Zapewnienie finansowania nowych zadań związanych z rozpatrywaniem wniosków o rejestrację jednostek pływających i wydawania dokumentów rejestracyjnych.
Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego	ok. 2900 jednostek rocznie	na podstawie przekazanych danych	Zapewnienie finansowania nowych zadań związanych z rozpatrywaniem wniosków o rejestrację jednostek pływających i wydawania dokumentów rejestracyjnych.
Osoby rejestrujące jacht/jednostkę pływającą po raz pierwszy	ok. 20 000 osób rocznie	szacunki własne na podstawie danych za rok 2015 i 2016 przekazanych przez polskie związki sportowe i starostwa	Konieczność poniesienia opłaty za rejestrację w wysokości 60 zł. Otrzymanie dokumentu rejestracyjnego o wygodnej formie oraz będącego dowodem polskiej przynależności jednostki pływającej oraz dowodem własności.

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

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz będzie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

Proponuje się następujący rozdzielnik:

- 1) na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1881) lub art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029):
 - a) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
 - b) Forum Związków Zawodowych,
 - c) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
 - d) Konfederacja „Lewiatan”,
 - e) Związek Pracodawców Business Centre Club,
 - f) Związek Rzemiosła Polskiego.

- 2) Inne podmioty:
- Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego,
 - Związek Powiatów Polskich,
 - Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego,
 - Polski Związek Żeglarski,
 - Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
 - Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych,
 - Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS,
 - Akademia Kuznierewicza,
 - Polski Rejestr Statków,
 - Polska Izba Ubezpieczeń,
 - Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „RADA KAPITANÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWE”,
 - Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Po analizie stanowisk, które wpłyną w trakcie konsultacji publicznych, wprowadzone zostaną odpowiednie zmiany w projektowanych przepisach.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... 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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

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 ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	właściciele jachtów, którzy ponownie zarejestrują jednostkę							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich	Uproszczenie przepisów, przyspieszenie procedur.						

	przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne	żeglarze	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input checked="" type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi od chwili jego wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu nastąpi po trzech latach od wejścia w życia ustawy. Mierniki jakie zostaną zastosowane: – liczba akcji ratunkowych prowadzonych z wykorzystaniem informacji z elektronicznej bazy danych.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		