

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 żegludze śródlądowej i potrzebą zharmonizowania i uspoźnienia 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 z	Nie uwzględniono.	Zgodnie z istniejącą w ustawie o bezpieczeństwie morskim definicją jachtu komercyjnego, jest nim każda odpłatnie udostępniana jednostka, a

			kilkudziesięciu tysięcy jachtów korzysta kilka milionów żeglarzy. Należy jednoznacznie ograniczyć kategorię "jachtu komercyjnego" do jednostek przewożących pasażerów.		nie wyłącznie jednostka przewożąca pasażerów. Drobną zmianą w stosunku do definicji w ustawie o bezpieczeństwie morskim jest natury redakcyjnej, a nie merytorycznej i ma na celu zwiększenie przejrzystości przepisów w tym zakresie.
4.	Art. 3 pkt 5	PZZ	Projekt w art. 3 pkt 5 wskazuje na definicję „armatora”, jednakże w ocenie PZZ 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 uwagę, iż w polskich realiach są to jachty poniżej 7 m długości /najczęściej Omegi i Sigmy/, natomiast kabinowe jachty czarterowe</p>	Uwzględniono.	Odpowiednio zmieniono przepisy projektowanej ustawy.

			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 uwzględnio no.	Zmieniono przepisy dotyczące oznakowania łodzi, umożliwiające identyfikację każdej jednostki.
9.	Art. 4	Michał Brudnick i	Wymóg rejestracji małych jednostek , nie doprowadzi do łatwiejszej identyfikacji jednostek. Wymóg oznakowania jednostek istnieje i jest zupełnie wystarczający. wystarczy go egzekwować. Proponowane zmiany, nie zmieniają nic w sytuacji armatorów jednostek, poza zwiększeniem wpływów do budżetu, oraz zwiększenia administracji. dla	Częściowo uwzględnio no. Nie będzie konieczność	Obowiązek rejestracji będzie dotyczył jednostek od 7,5 m. Kierowano się potrzebą zharmonizowania wymogów dotyczących

			armatorów, wykreuje to konieczność częstych wizyt w urzędach, oraz kłopotliwego montażu tabliczek zwłaszcza dla małych jednostek, na przykład kajaków, które niekiedy przekraczają 5m długości.	i częstych wizyt w urzędach. Rejestracja będzie jednorazowa, a wniosek można złożyć w formie elektronicznej. Nie będzie również obowiązku montażu żadnych tabliczek.	rejestracji obowiązujących dla jednostek morskich i śródlądowych. Proponowane zmiany zapewnią spójność przepisów.
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	Wyrażam swój zdecydowany sprzeciw dla tego projektu. Doprowadzi on do kuriozalnych sytuacji.	j.w.	j.w.

		wski	<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>		
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 zaostrzania 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	<p>Za to pomysł objęcia rejestracją wszystkich jednostek o długości powyżej 5 metrów jest naprawdę idiotyczny.</p>	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>Przede 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 tylko na wodach śródlądowych jachtów żaglowych. Osobiście nie dziwi mnie to – bowiem rozszerzania obowiązku rejestracji na większość</p>	j.w.	j.w.

			<p>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. 5m 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 poniżej 15kW zwolnione są z obowiązku rejestracji, przy zachowaniu możliwości dobrowolnej rejestracji tych jachtów śródlądowych, które</p>	j.w.	j.w.

			<p>nie podlegają obowiązkowi rejestracji. Uważamy za właściwe i korzystne zachowanie wprowadzonych ustawą z dnia 11 maja 2007r. rozwiązań. Obowiązujące obecnie limity wielkości jachtów, które zwolnione są z obowiązkowej rejestracji na wodach śródlądowych powinny zostać zachowane (poniżej 12m/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 7,5m 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>	Uwzględniono.	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>	Uwzględniono.	Odpowiednio zmieniono projektowane przepisy.
20.	Art. 4 ust. 3	SAJKS	<p>Rejestracji powinien dokonywać właściciel jachtu, a nie armator. Armator nie zawsze jest właścicielem.</p>	j.w.	j.w.

21.	Art. 5 ust. 1	PRS	Art. 5.1 zmienić „rejestrem jachtów” na rejestrem jednostek pływających ”	Uwzględniono.	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 rejestrem 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	Uwzględniono.	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 statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji i w tym zakresie wykonuje szereg zadań i czynności określonych przepisami	Uwzględniono.	PZMWiNW będzie jednym z organów rejestrujących. To właściciel zdecyduje, gdzie złoży wniosek o rejestrację: w jednym ze starostw, czy w związku sportowym.

		<p>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 ujednolicenia 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 zachowaniu przepisów w zakresie ochrony danych osobowych system mógłby być „otwarty” w określonym obszarze (poprzez sieć Internet) dla użytkowników, czyli osób rejestrujących, kupujących czy</p>		
--	--	---	--	--

		<p>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 rejestru prowadzonego przez Związek ten argument nie powinien mieć zastosowania. Wydaje się bowiem, że wystarczającym rozwiązaniem, z punktu widzenia zapewnienia spójności systemu rejestracji jest</p>		
--	--	--	--	--

		<p>ujednoczenie 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 PZZ 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 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</p>		
--	--	---	--	--

		<p>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 przeznaczane na cele sportowe związane z reprezentowaniem Polski na arenie międzynarodowej. Część środków finansowych służących zabezpieczeniu finansowania działalności Związku pochodzi właśnie z</p>		
--	--	--	--	--

		<p>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. 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</p>		
--	--	---	--	--

			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 Chocholak	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 Chocholak	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 z proponowanych w projekcie przepisów obowiązek poddania oznakowaniu kadłubów wszystkich istniejących jednostek pływających o długości powyżej 5 metrów. Moim zdaniem to przepis całkowicie zbędny. Jego ewentualne wprowadzenie skutkować będzie jedynie zwiększeniem biurokratycznej	j.w. Nieporozumienie.	j.w.

			<p>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 nieznajomości 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, 31	Art. 5 ust 6	Jarosław Karwat, Maciej Oleksiuk , Tomasz Fruba	<p>Dodatkowo – oznakowanie rejestracyjne winno odbywać się w sposób dotychczasowy tj. w sposób czytelny, jednak wybrany przez armatora, bez konieczności przytwierdzania do kadłuba dodatkowych elementów takich jak oznakowanie kontrolne.</p>	j.w.	j.w..

32	Art. 5 ust. 6	Tomasz Janiszewski	<p>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.</p> <p>Wprowadzenie zasady dobrowolności znakowania jachtów numerami identyfikacyjnymi (podobnie jak to jest w przypadku rowerów), względnie uczynienie takiego oznakowania obligatoryjnym wyłącznie w odniesieniu do jachtów nowobudowanych przeznaczonych na sprzedaż.</p>	j.w.	j.w.
33.	Art. 5 ust. 6	SAJ	<p>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 formalnymi i finansowymi wobec każdego właściciela polskiego jachtu.</p>	j.w.	j.w.
34.	Art. 6 ust. 1	PZZ	<p>Projekt w art. 6 ust. 1 pkt 1 przewiduje, iż rejestrację dokonuje się na podstawie „dowodu własności”. Nie zostały przewidziane w</p>	Zostanie uwzględnio	

			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.	ne w przepisach wykonawczych.	
35.	Art. 6 ust. 1	Witold Chocholak	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 ust 1 pkt 2 lit e	Tomasz Janiszewski	Także wpisywanie do dowodu rejestracyjnego rejonu żeglugowego na jaki dopuszczony jest jacht (również zapożyczone z przepisów stworzonych pod dyktat PZZ) jest nieporozumieniem. Naraża ono bowiem na mandat armatora mniejszej jednostki pływającej po tak popularnych mazurskich jeziorach jak Śniardwy, Mamry czy Niegocin.	Nieporozumienie.	Wyjaśnienie: rejon żeglugi nie będą wpisywane do dowodu rejestracyjnego. Natomiast jednostki muszą być

			Te akweny 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 żeglutowym kategoria projektowa zawarta jest w dokumentacji jachtu, zaś armator ma tę informację traktować jako wskazówkę, nie zaś bezwzględnie obowiązujący wymóg.		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.
39, 40	Art. 6 ust. 1 pkt 2	ZPR, PZW	2. Art. 6.1.2.i) dodać lub adres siedziby właściciela - 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 przetrzucane z jeziora na jezioro i tam pozostają na czas połowu. Bardzo rzadko znajduje się tam jakakolwiek rybakówka.	Nie uwzględniono.	Wszystkie jednostki obowiązują te same przepisy w odniesieniu do portu macierzystego, który jest jedynie portem wskazanym przez armatora (najczęściej jedynie zimowania jednostki).
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	Uwzględniono.	Odpowiednio zmieniono projektowane przepisy.

			zostać analogicznie uregulowany tak jak w odniesieniu do pojazdów samochodowych. Zgodne 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.		
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 Chocholak	Jawny charakter rejestru jachtów jest bezpodstawny i niebezpieczny - narusza prawa osobiste właścicieli i armatorów i naraża właścicieli drogich 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 Fruba	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.	Uwzględniono.	Nie będą udostępniane żadne dane osobowe. Dostęp do danych jednostki możliwy będzie tylko pod warunkiem 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 Chocholak	Niepotrzebne przekazanie procedury rejestracji jachtów morskich przez jedną instytucję drugiej (z PZZ 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 słynął z wymyślania 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 PZZ, 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 ust. 3	PTR	Polskie Towarzystwo Rybackie w Poznaniu po zapoznaniu się z ww. projektem ustawy wnosi następujące uwagi dotyczące: - 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.	Uwzględniono.	Odpowiednio zmieniono projektowane przepisy.
52	Art.	PZW	W art.13 ust. 3 dodać pkt.5 - państwowa straż rybacka	j.w.	j.w.

	13 ust. 3		<i>Zgodnie z art.14 w przedstawionym projekcie miałyby nastąpić zmiany w uorś (art.27b ust.1 pkt.6 – uprawniałby strażników PSR do kontroli dokumentów rejestracyjnych łodzi i tym samym do nakładania mandatów za to.</i>		
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 uwzględnio no.	Patrz powyżej. wyjaśnienia
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 kształcie projekt ustawy zmienia nomenklaturę tylko w nieznacznym zakresie, co wydaje się błędem.	j.w.	j.w.
55	Art. 15 pkt 1	Witold Chochol ak	Wada 2. Bezasadne wprowadzenie pojęcia jachtu komercyjnego na wodach śródlądowych nie uzasadnionego ani przepisami Unii Europejskiej, ani ONZ, ani	Nie uwzględnio no.	Przedstawiona argumentacja zawiera szereg nieścisłości. Np. w

			<p>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 jakiekolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa. Wprowadzac 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 12m 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>		<p>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.</p>
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 jachtów”</p> <p>Dalej w pkt. 2 zmiana „Armator” na „Właściciel”</p>	Nieporozumienie.	Ten art. pozostaje w niezmienionej treści i dotyczy statków innych niż jachty.
57	Art. 15	PTR	<p>Polskie Towarzystwo Rybackie w Poznaniu po zapoznaniu się z ww. projektem ustawy wnosi następujące uwagi dotyczące:</p> <p>3) wprowadzenia oznakowania w przypadku jednostek pływających o</p>	Uwzględnić.	Wymagania w zakresie oznakowania jednostki zostaną zmienione zgodnie

			długości poniżej 2,5 m nie podlegających obowiązkowi rejestracji, w celu umożliwienia ich identyfikacji oraz opracowanie zasad znakowania nierejestrowanych jednostek pływających.		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 Chocholak	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 a prowadzić może tylko to wzrostu korupcji, kosztów uprawiania jachtingu i rozwoju szarej strefy w gospodarce i uszczuplać dochody Skarbu Państwa na rzecz „inspektorów”.	Nie uwzględniono.	j.w. Przedstawiona argumentacja nie jest poparta statystykami. Np. wypadki zatonięć jachtów były związane z stanem/brakiem komór wypornościowych.
61	Art. 15 pkt	PRS	Art. 15 ppkt.11) i 12) – PRS wielokrotnie kwestionował zapisy w Rozporządzeniach wprowadzające zwolnienie z przeglądów	Częściowo uwzględniono	Zwolnieniu z obowiązku przeglądów nie będą

11 12	i		<p>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 modulem A – tylko wewnętrzna kontrola producenta, bez udziału żadnej jednostki zewnętrznej, jak również jednostki poddane certyfikacji zgodnie z modulem A1 (zgodnie z poprzednią dyrektywą 94/25/WE – modulem 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 bez żadnego nadzoru instytucji technicznej są traktowane lepiej niż te, które są budowane pod nadzorem instytucji klasyfikacyjnej, bądź podmiotu upoważnionego do prowadzenia nadzoru zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju poz. 1335 z dnia 7 października 2014, dla których została zatwierdzona dokumentacja – zweryfikowana na zgodność z wymaganiami odpowiednich przepisów, prowadzony był nadzór, i które podlegają pięcioletnim cyklom nadzoru klasyfikacyjnego.</p>	no.	<p>podlegały jednostki posiadające znak CE, które zostały poddane certyfikacji zgodnie z modulem 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.</p>
62	Art. 15 pkt	PZMiN W	Projektodawca zakłada, że obowiązkowym przeglądom technicznym nie będą podlegały jachty rekreacyjne. Zgodnie z definicją zawartą w art. 3	Nie uwzględnić	Kierowano się potrzebą zharmonizowania i

11 12	i	<p>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 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</p>	no.	<p>uspójnienia przepisów obowiązujących jachty na wodach śródlądowych i morskich, a także liberalizowania przepisów dla jednostek rekreacyjnych i ustanawiania wymogów zapewniających bezpieczeństwo na jednostkach komercyjnych.</p>
----------	---	--	-----	---

		<p>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. Wylączenie 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 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</p>		
--	--	--	--	--

			<p>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 przeglądom 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 uwzględnio no.	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	ZPR, PZW	<p>3. Art. 34i. 3. – Proponujemy brzmienie:</p> <p>3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do statku używanego wyłącznie do</p>	j.w.	j.w.

	12		<p>uprawiania sportu, rekreacji lub połowu ryb bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszym niż 75 kW</p> <p>4. Art. 34j. 2. – Proponujemy brzmienie:</p> <p>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</p>		
67	Art. 17 ust. 1	PRS	<p>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</p>	Nie uwzględniono.	<p>Liczba 90 miesięcy wynika z sumowania:</p> <p>30 miesięcy okresu przejściowego ważności „starych” dokumentów;</p> <p>60 miesięcy okresu utrzymywania dokumentacji do celów archiwalnych.</p>
68	Art.18 ust. 2 i 3	PRS	<p>W Art.18.2 i 18.3 zmienić „Armator” na „Właściciel”</p>	Uwzględniono.	
69, 70, 71	Art. 18 pkt 2	Jarosław Karwat, Maciej Oleksiuk, Tomasz Fruba	<p>Art. 18 pkt. 2 – Jednostki, które zgodnie z dotychczasowymi przepisami nie podlegały obowiązkowi rejestracji, które pomimo braku obowiązku zostały zarejestrowane – winny zostać 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.</p>	<p>Częściowo uwzględniono.</p> <p>Konieczne jest przygotowanie</p>	<p>Opłata za powtórny rejestrację została obniżona do 30 zł, wprowadzane zostaną przepisy umożliwiające zachowanie nr POL. Nazwa jednostki w każdym przypadku może zostać zachowana,</p>

				wyjaśnień w tym względzie.	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	<p>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 (!)</p> <p>Projekt ministerstwa nie przewiduje żadnych zasad i gwarancji zachowania tych danych, przerzucając koszty i konsekwencje na właścicieli jachtów.</p>	j.w.	j.w.
73	Art. 18	SAJ	<p>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 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</p>	j.w.	j.w.

			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 Mnich	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 zatrudnić, a potem zwolnić, gdyż nawał pracy będzie jednorazowy.	j.w.	j.w. Dokumenty rejestracyjne 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	j.w.	j.w.

		ki	<p>powtórne przeprowadzenia procedury rejestracji jachtu. Mój jacht posiada wszelkie dokumenty i pozwolenia zgodne z obowiązującymi obecnie przepisami. Nakładanie obowiązku powtórnej rejestracji wiąże się z koniecznością powtórne 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.</p>		
77	Art. 18	Włodzimierz Ring	<p>Niedopuszczalny jest obowiązek ponownej rejestracji jednostek już posiadających obecnie prawną rejestrację.</p> <p>Zmiany takie są to nieuzasadnione kłopoty i koszty, które odebrane mogą być tylko i wyłącznie jako obowiązkowy drenaż kieszeni armatorów.</p> <p>Obecny projekt zakłada podczas ponownej rejestracji jednostki zmianę obecnych jej numerów rejestracyjnych.</p> <p>JEST TO ABSOLUTNIE NIE DO PRZYJĘCIA !!!</p> <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 	j.w.	j.w.

			<p>konicznością zmiany polis ubezpieczeniowych</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 SXK, 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, 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</p>	j.w.	j.w.

		<p>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 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	jeśli dojdzie do tego, że będę jeszcze raz musiał rejestrować mój jacht to informuję, że przejdę pod obcą banderę.	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> <p>Konieczność podawania nowych, często trudnych do zdobycia informacji kłóci 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</p>	j.w.	j.w.

			<p>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 Chocholak	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	projekt	Witold Chocholak	Brak określenia górnych limitów opłat za wszystkie towarzyszące rejestracji czynności mających status obowiązkowej daniny, która powinna być określona na poziomie ustawy.	Nieporozumienie.	W ustawie określono wysokość opłaty za rejestrację i wydanie oznakowania kontrolnego. Nie przewiduje się innych opłat za „czynności towarzyszące rejestracji”.
85	Projekt	Witold	Utrzymanie w przepisach pojęcia morskich jachtów morskich	Nie	Nie obejmuje materii

	t	Chochol ak	<p>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>	uwzględnio no.	ustawy.
86	Projek t	Witold Chochol ak	<p>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 korupcjogenny i po prostu absurdalny. Ewidentnie świadczy o tym że wprowadziła go do projektu ustawy albo osoba skrajnie niekompetentna, która nigdy 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</p>	Zostanie częściowo uwzględnio ne.	Zostanie wprowadzony obowiązek posiadania wyposażenia takiego jak w Rejonie T – akweny treningowe.

			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” ?		
87	projekt	Konfederacja Lewiatan	<p>Konieczne jest ujednolicenie 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 ujednolicenie pojęć w tym zakresie tak, aby było jasne, czy przepisy, które odnoszą się wyłącznie do „armatora” znajdują zastosowanie także do „właściciela”.</p>	Uwzględniono.	Zrezygnowano z pojęcia: „armator”.
88	projekt	PZŻ	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	Nie uwzględniono.	Służby mają bardzo utrudniony dostęp do tych danych. Nie są one na bieżąco aktualizowane.

			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 zmienia.		
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 MiŻŚ 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 pory 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 płacił. Ten projekt ustawy to jeden wielki chory koszmar!!!!	Nieporozumienie.	Projekt nie przewiduje komplikacji, kolejek, ani konieczności przytwierdzania jakichkolwiek tabliczek.
92	projekt	Tadeusz Garbacz	Uważam, że dotychczasowe przepisy w rejestrowaniu jachtów zawierają wszystkie potrzebne żeglarzom przepisy i nie potrzeba ich zmieniać. 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	Nie uwzględniono.	Analizy wykonane przez MG MiŻŚ nie pozwalają na podzielenie tej opinii.

			<p>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>		
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 rybołówstwo 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 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>	Wyjaśniono.	Poprzez publikację aktu prawnego a także kampanie informacyjne.
Podsumowanie konsultacji publicznych			<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</p>		

	<p>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 powtórna 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 zatwierdzania 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 dotyczyłyby obowiązki 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 przytwierdzania 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 do 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 powtarne oznakowanie generowałoby 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 zaostżenia 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