



**ZARZĄD**

**PREZES**

Andrzej Płonka  
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

**WICEPREZESI**

Tadeusz Chrzan  
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski  
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz  
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń  
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz  
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski  
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski  
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski  
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

**CZŁONKOWIE**

Mirosław Czaplą  
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak  
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar  
MIASTO NA PRAWACH POWIATU  
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak  
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki  
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka  
POWIAT KRAKOWSKI

Andrzej Potępa  
POWIAT BRZESKI

Joanna Potocka-Rak  
POWIAT CIECHANOWSKI

Dariusz Szustek  
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski  
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj  
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki  
POWIAT GARWOLIŃSKI

**KOMISJA REWIZYJNA**

**PRZEWODNICZĄCY**

Józef Swaczyna  
POWIAT STRZELECKI

**Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO**

Andrzej Szymanek  
POWIAT WIERUSZOWSKI

**CZŁONKOWIE**

Zdzisław Brezdeń  
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek  
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański  
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Krzysztof Nosal  
POWIAT KALISKI

Andrzej Opala  
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka  
POWIAT RADOMSKI

Bogdan Zieliński  
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

**DYREKTOR BIURA**

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0715/54/22

Warszawa, 25 maja 2022 roku

Szanowny Pan

**Paweł Krężel**

Zastępca Dyrektora

Ministerstwo Infrastruktury

Departament Gospodarki Morskiej

Szanowny Panie Dyektorze,

w odpowiedzi na pismo z 29 kwietnia 2022 r. znak: DGM-1.526.6.2022 w sprawie planowanego rozpoczęcia prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, przedstawiam propozycje Związku Powiatów Polskich dot. zmian legislacyjnych.

W ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 1500) przedstawia się następujące uwagi i proponuje zmiany.

1. W art. 1 ust. 2 proponuje się wprowadzenie przepisów w zakresie odstąpienia od stosowania przepisów ustawy do jednostek pływających używanych do celów badawczych (np. do pobierania próbek wody), na potrzeby służb (np. OSP lub WOPR). Przepisy art. 1 ust. 1 i ust. 2 wskazują jakie jednostki podlegają bądź nie podlegają rejestracji, nadto art. 2 określa definicje jednostek. Praktyka pokazuje, że niektóre jednostki wykorzystywane do celów badawczych, ochrony wód, bezpieczeństwa wodnego nie są wyłączone z rejestracji. Z powyższego wynika, że powinny być rejestrowane w systemie REJA24, przy czym nie wpisują się w żadną definicję oraz w żaden cel określony w ustawie.
2. W art. 2 (słowniczku) postuluje się wprowadzenie definicji amatorskiego połowu ryb i połowów rybackich. Proponowana zmiana jest niezbędna dla dokładnej interpretacji przepisów art. 3 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy.

3. Art. 3 ust. 1 pkt 1 proponuje się nadać brzmienie „jacht oraz jednostka pływająca używana do amatorskiego połowu ryb, o długości większej niż 7,5 m lub napędzie mechanicznym o mocy większej niż 30 kW”. Bardzo często zdarza się, że jednostki pływające podlegają obowiązkowi rejestracji tylko i wyłącznie ze względu na moc silnika. Są to małe jednostki i niewielkiej wartości, jednak ze względu na silnik o mocy powyżej 15 kW podlegają obowiązkowi rejestracji. Zarejestrowanie takiej jednostki wymaga dostarczenia dokumentu potwierdzającego parametry jednostki (zazwyczaj brak deklaracji zgodności CE). Uzyskanie takiego dokumentu generuje dodatkowe koszty dla wnioskodawcy, gdyż wymaga dokonania pomiarów i oceny technicznej jednostki w PZMiNW.
4. Postuluje się skreślenie – jako zbędnego – art. 3 ust. 3 ustawy. W przypadku braku skreślenia tego przepisu należy rozważyć rozszerzenie katalogu dowodów własności o paragon i pisemne oświadczenie właściciela dot. małych jednostek pływających niepodlegających obowiązkowi rejestracji, a rejestrowanych na wniosek właściciela. Problematyka małych jednostek pływających, np. pontonów, polega na tym, że ich właściciele nie posiadają faktur, a jedynie paragony jako dowody zakupu. Wobec tego nie mają możliwości zarejestrowania tych jednostek w systemie REJA24 i nie mogą ich oznakować. Takie podmioty narażone są na kary, a w praktyce nie mają możliwości użytkowania tych jednostek na niektórych akwenach wodnych. Wobec powyższego zasadnym jest wprowadzenie przepisów uznający paragon wraz z pisemnym oświadczeniem właściciela składanym pod groźbą odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia jako dowód własności, tak jak w przypadku jednostek budowanych systemem gospodarczym.
5. W art. 4 ust. 4 postuluje się dodać zdania: „Indywidualny numer identyfikacyjny (INI) należy nanieść na kadłub jednostki pływającej w sposób trwały, tak, aby jego zmiana, usunięcie lub zastąpienie innym były widoczne. Wysokość znaków powinna wynosić co najmniej 6 mm”. Aktualnie przepisy nie zawierają obowiązku nanoszenia numeru INI, który znajduje się na dokumencie rejestracyjnym jednostki pływającej. Prowadzi to do sytuacji, gdy właściciel posiada dokument z nadanym numerem, który nie jest naniesiony w widoczny sposób na jednostkę pływającą. W przypadku wprowadzenia takiego przepisu zasadnym byłoby rozważyć wprowadzenie przepisów dotyczących administracyjnej kary pieniężnej za niedopełnienie tego obowiązku.
6. W art. 6 ust. 1 pkt 1 postuluje się dodanie jako dowodu własności aktu poświadczenia dziedziczenia. Dodatkowo należy wskazać, że ustawodawca nie dopuszcza jako dokumentu potwierdzającego własność, dokumentu rejestracyjnego wydanego przez uprawniony organ rejestracyjny. W praktyce, zwłaszcza w kontekście „starszych” jednostek pływających właściciele, którzy ze względu na upływ czasu nie posiadają już żadnych dokumentów zakupowych, na potrzeby wniosku o rejestrację składają oświadczenia o prawie własności, mimo iż są w posiadaniu dokumentów rejestracyjnych tych jednostek. Zatem przynajmniej jednokrotnie wykazywali się przed organem tytułem prawnym do jednostki. Powyższe uzasadnia rozważenie zmian legislacyjnych w tym zakresie. Proponowane zmiany mają na celu rozszerzenie katalogu dokumentów potwierdzających własność danej jednostki pływającej.

7. Postuluje się wyłączenie obowiązku dostarczania dokumentu potwierdzającego adres zamieszkania czy adres do doręczeń określonego w art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy. Uznać należy, że wystarczającym byłoby wskazanie przez wnioskodawcę na wniosku tych danych.
8. W art. 6 ust. 1 pkt 2 i 3 proponuje się dodać jako dokumenty lub materiały potwierdzające informacje zawarte we wniosku o rejestrację – dokumentację producenta lub oświadczenie podmiotu składającego wnioski o rejestrację pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. W wymaganych przez ustawę dokumentach dołączanych do wniosku o rejestrację powinny być wyszczególnione dokumenty jednostki pływającej. Aktualnie brak jest takiego wyszczególnienia, przy czym system REJA24 wymaga m. in. deklaracji CE, dokumentacji określającej materiał z jakiego wykonany jest kadłub oraz dokumentu potwierdzającego moc silnika.
9. Z art. 6 ust. 3 ustawy postuluje się wyeliminować obowiązek dołączania dokumentów tożsamości, które mają potwierdzać informacje określone w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a) tiret pierwsze i drugie, tj. imię, nazwisko i PESEL w przypadku osób fizycznych. Przedmiotowa uwaga związana jest z przepisami RODO i obawą urzędów przed „wyciekami” danych osobowych. Praktyka pokazuje, że starostwa napotykają na opór osób fizycznych przed udostępnieniem do skanowania dokumentów tożsamości celem wypełnienia obowiązku określonego w § 5 ust. 1 pkt 1 lit. a) rozporządzenia z 17 kwietnia 2020 r. Proponowane zmiany powinny zmierzać do ustanowienia regulacji polegających na okazywaniu organowi dokumentu tożsamości i załączania do akt np. oświadczenia pracownika organu o pozytywnej weryfikacji tożsamości właściciela jednostki pływającej.
10. Rozważenia wymaga dodanie do art. 6 ust. 7 o następującej treści: „W przypadku, gdy wniosek o rejestrację składa do organu rejestrującego przedstawiciel ustawowy lub pełnomocnik właściciela jednostki, przed odbiorem dokumentu rejestracyjnego nie jest wymagane okazanie oryginału dokumentu tożsamości właściciela jednostki pływającej”. W aktualnym stanie prawnym pojawia się wątpliwość, gdy właściciel jednostki działa przez pełnomocnika. W takiej sytuacji pełnomocnik przy odbiorze dokumentu ma obowiązek okazania oryginału dowodu osobistego właściciela. Podkreślić bowiem należy, że zgodnie z art. 275 § 1 Kodeksu karnego „kto posługuje się dokumentem stwierdzającym tożsamość innej osoby albo jej prawa majątkowe (...) podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2”.
11. W art. 7 ust. 2 proponuje się dodanie pkt 3 o brzmieniu: „śródlądowej jednostki pływającej i morskiej jednostki pływającej – miejscowość na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. W rzeczywistości podczas rejestracji jednostki, która będzie eksploatowana na obszarze śródlądowym i morskim, wnioskodawcy wpisują macierzysty port morski „z przypadku”.
12. W zakresie art. 9 ustawy, wskazuje się, że organ rejestrujący nie ma możliwości poprawnej weryfikacji, czy dołączone przez wnioskodawcę dokumenty, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. i-p odpowiadają stanowi faktycznemu. Proponuje się – podobnie jak przy rejestracji pojazdów, aby jednostki zakupione

zagranicą miały obowiązkowe badania techniczne i tłumaczenie dokumentów na język polski w wypadku, jeśli badania te zostały wykonane zagranicą.

13. W art. 9 ust. 2 proponuje się określenie „terminu ważności” zaświadczenia o złożeniu wniosku o rejestrację, bowiem aktualny brak regulacji w tym zakresie powoduje, że właściciele jednostek nie są zainteresowani odbiorem dokumentu rejestracyjnego. Zdarzają się przypadki, w których dokument rejestracyjny oczekuje na odbiór w starostwie od ok. roku.
14. W art. 10 ustawy postuluje się dodanie przepisów regulujących obowiązek zwrotu przez właściciela jednostki dokumentu rejestracyjnego zawierającego nieaktualne dane oraz określenie sposobu postępowania ze zwróconymi dokumentami rejestracyjnymi. Mając na uwadze, że rejestr prowadzony jest w systemie teleinformatycznym, zasadnym jest dokonać analizy możliwości unieważniania dokumentów rejestracyjnych zawierających nieaktualne dane przed ich zwrotem właścicielowi jednostki. Takie regulacje spowodowałyby brak konieczności przechowywania i brakowania tych dokumentów. Sposób postępowania w tym zakresie mógłby być określony bezpośrednio w ustawie lub akcie wykonawczym. Pożądane byłoby również uregulowanie sposobu postępowania ze zwróconymi dokumentami jednostek wykreślonych z rejestru.
15. Poddaje się pod rozagę zasadność uregulowania sposobu załatwienia sprawy dot. odmowy zmiany danych w rejestrze (art. 10 ust. 3 ustawy). W systemie REJA24 w takich wypadkach wydaje się decyzję, jednakże w ustawie nie ma o tym mowy, w związku z czym brak jest wyraźnej podstawy prawnej w tym zakresie.
16. W art. 10 proponuje się dodać ust. 4 o następującej treści: „Zawiadomienie o zbyciu lub nabyciu jednostki składa się do organu rejestrowego, który wydał dokument rejestracyjny”. Mając na uwadze regulacje art. 10 ust. 2, art. 4 ust. 2 i art. 12 ustawy, zasadnym wydaje się jednoznaczne rozstrzygnięcie właściwości organu przy dokonywaniu zawiadomień o nabyciu i zbyciu jednostki pływającej. Wobec tego proponuje się składanie ww. zawiadomień do organów, które dokonały rejestracji jednostek pływających.
17. W art. 11 ustawy proponuje się dodanie ust. 5 o treści „Organ rejestrujący unieważnia dokument rejestracyjny poprzez odcięcie prawego górnego rogu i załącza go do wydanej decyzji o wykreśleniu z rejestru pozostawiając w aktach sprawy”. Ustawa w aktualnym brzmieniu nie przewiduje postępowania ze zwróconym dowodem rejestracyjnym oraz sposobu jego przechowywania.
18. Art. 18 ust. 4 ustawy w związku z § 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2020 r., poz. 248) proponuje się art. 18 ust. 4 nadać brzmienie „W przypadku nieuwzględnienia wniosku, o którym mowa w ust. 1, oraz w przypadku cofnięcia wniosku przez wnioskodawcę, opłata nie podlega zwrotowi”. Praktyka procedowania organów rejestrujących dowodzi, że w sytuacji, gdy organ po weryfikacji wniosku i wezwaniu wnioskodawcy do jego uzupełnienia, często otrzymuje prośby o wycofanie wniosku. Powoduje to sytuacje, że organ pozostaje

bez opłaty mimo wykonania pracy polegającej na weryfikacji wniosku i przygotowania wezwania do uzupełnienia braków formalnych. Wprowadzenie proponowanej zmiany wymagałoby dostosowania aktów wykonawczych do ustawy. Dodatkowo w § 2 ww. rozporządzenia proponuje się ustalenie opłaty za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w § 1 pkt 1-3 w wysokości 300 zł. Aktualne przepisy określają zbyt niską wartość opłaty, co skutkuje dużą ilością wniosków składanych przez wnioskodawców zagranicznych deklarujących port macierzysty w Polsce.

19. Mając na uwadze katalog wykroczeń, o którym mowa w art. 19 ustawy, brak jest przepisów, z których wynikałby obowiązek organu rejestrującego zgłoszenia Policji lub Straży Granicznej zawiadomienia o przekroczeniu przez wnioskodawcę 30-dniowego terminu.

20. Odnosząc się do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m z dnia 17 kwietnia 2020 r. (Dz. U. z 2020 r., poz. 763), wskazuje się następujące uwagi:

- a) § 5 ust. 1 pkt 1 – oświadczenie właściciela stanowi podstawę do potwierdzenia danych adresowych armatora, jednakże żaden dokument wymieniony w § 5 nie jest podpisany przez armatora. W takim wypadku istnieje możliwość wskazania armatora bez jego wiedzy.
- b) § 5 ust. 1 pkt 2 lit. a) – nie jest możliwe uzyskanie zaświadczenia o wykreśleniu jednostki pływającej z rejestru polskiego, bowiem rejestry te uległy likwidacji i są prowadzone w celach archiwalnych.
- c) art. 5 ust. 1 pkt 4 lit. c) – proponuje się wykreślenie „instrukcji lub karty gwarancyjnej producenta”, bowiem najczęściej są to dokumenty niezawierające żadnego podpisu oraz wskazania podmiotu, który go wystawił.
- d) § 5 ust. 1 pkt 6 – przepis nie zawiera wskazania dokumentów, które potwierdzają dopuszczalną ilość osób na pokładzie.
- e) § 5 ust. 4 – proponuje się skreślenie tego przepisu, ewentualnie zmianę polegającą na dopuszczeniu dokumentów w języku polskim lub ewentualnie angielskim. Praktyka urzędów wskazuje, że zdarzały się przypadki, gdy deklaracja zgodności była wystawiona np. w języku norweskim czy hiszpańskim.

21. Uwaga o charakterze ogólnym – w ustawie nie wskazano, że dla jednostek wprowadzanych do obrotu na terenie Unii Europejskiej w okresie 10 lat od wybudowania bezwzględnie wymagana jest deklaracja zgodności CE lub raport zgodności (PCA), a dla jednostek sprowadzanych spoza UE do użytkowania na jej terenie dokumenty te są wymagane bez względu na rok produkcji. Praktyka organów rejestrujących pokazuje, że coraz częściej wpływają wnioski o rejestrację jednostek, których rok budowy określa, że są młodsze niż 10 lat, czyli zostały wybudowane po 2011 r. Jednakże właściciele nie posiadają dla nich deklaracji zgodności CE. Często okazuje się, że jednostka została wybudowana systemem gospodarczym, a została zbyta przed upływem 5 lat, albo została wybudowana systemem

gospodarczym i budowniczy wskazuje komercyjny cel jej eksploatacji. Zgodnie z Dyrektywą UE w takich przypadkach powinna być dołączona deklaracja zgodności CE lub PCA, jednakże jednostki jej nie mają. W praktyce próby obejścia tego przepisu są czynione w oparciu o zdobywanie orzeczeń inspektorów PZMWINW.

22. Uwaga o charakterze ogólnym – wobec uwag zgłaszanych przez organy rejestrujące, proponuje się uzupełnienie treści pouczenia generowanego w systemie REJA24 poprzez sprecyzowanie w jaki sposób wnoszone jest odwołanie od decyzji, o którym mowa w art. 9 ust. 5 ustawy. Wskazany problem może zostać rozwiązany bez konieczności dokonywania zmian legislacyjnych w ustawie, a jedynie poprzez sprostowanie pouczenia w systemie REJA24.

Z poważaniem

Prezes Zarządu  
Związku Powiatów Polskich  
Andrzej Piłonka