

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Arkadiusz Marchewka, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Paż-Woźniak, główny specjalista, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, MI, tel. 22 522 56 98, agnieszka.paz-wozniak@mi.gov.pl	Data sporządzenia 12.12.2025 r. Źródło: Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883 i 1535) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 16
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Opracowanie projektu rozporządzenia wynika z konieczności realizacji delegacji ustawowej zawartej w art. 28 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, która została zmieniona ustawą z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 261). Do czasu zmiany art. 28 ust. 4 ustawy przepisy w zakresie oceny stanu technicznego przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego dotyczyły statków zmieniających banderę z obcej na polską o długości co najmniej 24 m. Zmiana delegacji ustawowej spowodowała potrzebę rozszerzenia projektu rozporządzenia o statki zarejestrowane w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej o długości co najmniej 24 m.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia, które określi sposób przeprowadzania oceny stanu technicznego statku o długości co najmniej 24 m zmieniającego przynależność z obcej na polską lub zarejestrowanego w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego oraz wymagane warunki, jakie statek powinien spełniać, aby został wpisany do polskiego rejestru okrętowego.

Efektem zaproponowanych rozwiązań będzie wyeliminowanie możliwości rejestracji w polskim rejestrze okrętowym statków substandardowych, niespełniających wymogów bezpieczeństwa i ochrony środowiska, bez względu na rejestr, do którego dany statek był uprzednio wpisany.

Brak jest możliwości alternatywnego rozwiązania problemu.

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

Wymóg zapewnienia, że statek wpisywany do rejestru państwa członkowskiego Unii Europejskiej odpowiada wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych wynika z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132 oraz Dz. Urz. UE L 2024/3100 z 16.12.2024), obowiązuje więc na obszarze całej Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy morskie	2	dane własne Ministerstwa Infrastruktury	Konieczność przeprowadzenia oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego.
Właściciele statków	do 10 statków rocznie	dane własne Ministerstwa Infrastruktury	Konieczność poddania statku ocenie stanu technicznego przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego.

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

Konsultacje publiczne z podmiotami działającymi w sektorze morskim będą prowadzone równoległe z uzgodnieniami

międzyresortowymi. Będą one trwały 30 dni i planowane są na przełom 2025/2026 r.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt rozporządzenia otrzymają następujące podmioty, na które regulacja może oddziaływać, w tym armatorzy, uznane organizacje, a także inne instytucje potencjalnie zainteresowane rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie rozporządzenia:

1. NSZZ „Solidarność”;
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
3. Forum Związków Zawodowych,
4. Konfederacja Lewiatan;
5. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
6. Związek Rzemiosła Polskiego;
7. Związek Pracodawców Business Centre Club;
8. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
9. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
10. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
11. Związek Armatorów Polskich;
12. Polski Związek Zarządców Statków;
13. Polska Żegluga Morska;
14. Polska Żegluga Bałtycka S.A.;
15. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
16. STENA LINE Polska Sp. z o.o.;
17. UNITY LINE LIMITED Spółka z o.o. Oddział w Rzeczypospolitej Polskiej;
18. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
19. Stowarzyszenie Kapitanów Żegluga Wielkiej;
20. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
21. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
22. Biuro Promocji Żegluga Morskiej Bliskiego Zasięgu;
23. SHIP-SERVICE S.A. GRUPA ORLEN;
24. Krajowa Izba Gospodarcza;
25. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
26. Stowarzyszenie Armatorów Rybołówstwa Morskiego;
27. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych,
28. Kołobrzeska Grupa Producentów Ryb Sp. z o.o.;
29. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce;
30. Organizacja Producentów Rybnych Władysławowo Sp. z o.o.;
31. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów;
32. Darłowska Grupa Producentów Ryb i Armatorów Łodzi Rybackich Sp. z o.o.;
33. Organizacja Rybaków Łódziowych – Producentów Rybnych Sp. z o.o.;
34. Organizacja Producentów Ryb Bałtyk Sp. z o.o.;
35. Zachodniopomorska Grupa Producentów Ryb Sp. z o. o.;
36. Pomorska Organizacja Producentów – Arka Sp. z o.o.;
37. Darłowska Izba Producentów Ryb Sp. z o. o.;
38. Związek Rybaków Polskich w Ustce;
39. Stowarzyszenie Armatorów Łódziowych;
40. Stowarzyszenie Rybaków Zalewu Wiślanego;
41. Zrzeszenie Rybaków Zalewów Szczecińskiego, Kamieńskiego i Jeziora Dąbie;
42. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku;
43. Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków;
44. Północnoatlantycka Organizacja Producentów;
45. Polskie Stowarzyszenie Przetwórców Ryb;
46. Środkowopomorska Grupa Rybacka;
47. Stowarzyszenie Importerów Ryb;
48. Związek Powiatów Polskich;
49. Stowarzyszenie Polskich Rybaków Przybrzeżnych;
50. Polski Rejestr Statków S.A.;
51. American Bureau of Shipping Poland Sp. z o.o.;
52. Bureau Veritas Polska Sp. z o.o.;
53. DNV Poland Sp. z o.o.;
54. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
55. RINA Poland Sp. z o.o.;

56. Rada Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	Projekt rozporządzenia nie wywiera wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Ocena stanu technicznego statku będzie przeprowadzana w ramach środków, którymi dysponują urzędy morskie.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak

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

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

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie wywiera wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli, gospodarstwa domowe, osoby z niepełnosprawnościami i osoby starsze. Przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego wiąże się z koniecznością jednorazowego uiszczenia opłaty w wysokości 500 zł lub 4000 zł, w zależności od wieku statku. Projekt rozporządzenia nie dotyczy zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej.
--	--

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

☒ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada na adresatów nowych obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane regulacje nie będą miały wpływu na wielkość zatrudnienia.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie wywiera wpływu na pozostałe obszary.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Z dniem wejścia w życie projektu rozporządzenia jest planowane wykonanie przepisów aktu prawnego.

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

Monitoring będzie odbywać się na bieżąco poprzez analizę zatrzymań statków o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu zgodnie z odrębnymi przepisami, dotyczącymi inspekcji państwa portu..

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

Brak.