



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-133-25

Druk nr 1612
Warszawa, 1 sierpnia 2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

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

- o pomocy państwa skierowanej do armatorów jednostek pływających w związku z wprowadzeniem zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim.

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

Informuję, iż została rozpoczęta procedura notyfikacji projektu ustawy Komisji Europejskiej. Minister Infrastruktury został zobowiązany do poinformowania Pana Marszałka o terminie notyfikacji.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o pomocy państwa skierowanej do armatorów jednostek pływających w związku z wprowadzeniem zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim

Art. 1. Ustawa określa:

- 1) zadania i właściwość organów w zakresie wsparcia finansowego armatorów jednostek pływających,
- 2) warunki, tryb przyznawania i wypłaty wsparcia finansowego armatorom jednostek pływających w związku z zaprzestaniem wykorzystywania danej jednostki pływającej do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, oraz warunki i tryb zwracania tego wsparcia finansowego – w związku z wprowadzeniem od dnia 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) armator – armatora w rozumieniu art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309);
- 2) jednostka pływająca – jacht komercyjny w rozumieniu art. 5 pkt 9 ustawy o bezpieczeństwie morskim, wykorzystywany przez armatora jednostki pływającej do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim;
- 3) złomowanie – odcięcie nadburcia z lewej i prawej burty, usunięcie silnika głównego oraz pocięcie kadłuba jednostki pływającej w taki sposób, aby żadna z jego części nie była większa lub równa połowie całkowitej długości kadłuba.

Art. 3. 1. Armatorowi jednostki pływającej będącemu mikroprzedsiębiorcą, małym przedsiębiorcą lub średnim przedsiębiorcą w rozumieniu odpowiednio art. 7 ust. 1 pkt 1–3

ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.¹⁾) przysługuje wsparcie finansowe, w przypadku gdy:

- 1) przekazał jednostkę pływającą do złomowania albo
- 2) zobowiązał się do przekazania jednostki pływającej do złomowania w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego, albo
- 3) nieodpłatnie przekazał jednostkę pływającą organowi administracji publicznej albo szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej.

2. Podmiot, który będzie wykonywał złomowanie jednostki pływającej, jest zobowiązany do złożenia pisemnego oświadczenia o przyjęciu tej jednostki pływającej do złomowania wskazującego przewidywaną datę zakończenia złomowania.

3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Składający oświadczenie jest zobowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

4. Umowa zawarta między armatorem jednostki pływającej a podmiotem, który będzie wykonywał złomowanie tej jednostki pływającej, przewiduje, że złomowanie zostanie zrealizowane w terminie nie dłuższym niż dwa lata od dnia jej zawarcia.

Art. 4. 1. Wsparcie finansowe przysługuje armatorowi jednostki pływającej na wniosek o przyznanie wsparcia finansowego, zwany dalej „wnioskiem”, który zawiera:

- 1) nazwę oraz adres siedziby albo imię i nazwisko oraz adres zamieszkania armatora jednostki pływającej;
- 2) imię i nazwisko osoby uprawnionej do reprezentowania armatora jednostki pływającej;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) oraz numer identyfikacyjny w Krajowym Rejestrze Urzędowym Podmiotów Gospodarki Narodowej (REGON) armatora jednostki pływającej;
- 4) numer wnioskodawcy w Krajowym Rejestrze Sądowym, zwanym dalej „KRS” – jeżeli taki posiada, albo informację o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1222 i 1871 oraz z 2025 r. poz. 222, 621, 622 i 769.

Gospodarczej, zwanej dalej „CEIDG” – jeżeli wnioskodawca jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą;

- 5) wskazanie podstawy wsparcia finansowego określonej zgodnie z art. 3 ust. 1;
- 6) numer rachunku bankowego albo numer rachunku prowadzonego w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej armatora jednostki pływającej, na który ma zostać wypłacone wsparcie finansowe;
- 7) nazwę jednostki pływającej, na którą ma zostać udzielone wsparcie finansowe;
- 8) numer rejestracyjny jednostki pływającej, na którą ma zostać udzielone wsparcie finansowe;
- 9) wymienienie załączników do wniosku;
- 10) podpis armatora jednostki pływającej albo osoby uprawnionej do jego reprezentowania.

2. Do wniosku dołącza się:

- 1) pełnomocnictwo – jeżeli zostało udzielone;
- 2) w przypadku zakończenia przez armatora jednostki pływającej prowadzenia działalności gospodarczej – odpis pełny z KRS albo pobrany samodzielnie wydruk komputerowy odpisu pełnego z KRS, które zawierają wpis informacji o wykreśleniu z KRS, albo zaświadczenie o wykreśleniu z CEIDG albo samodzielnie pobrany wydruk komputerowy z CEIDG;
- 3) kopię dokumentu potwierdzającego prawo własności jednostki pływającej albo zgodę właściciela jednostki pływającej na objęcie jej wsparciem finansowym;
- 4) odpis z KRS albo samodzielnie pobrany wydruk komputerowy z KRS potwierdzający numer w KRS armatora jednostki pływającej albo informację o wpisie do CEIDG – jeżeli armator jednostki pływającej jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą;
- 5) oświadczenie wszystkich współwłaścicieli jednostki pływającej o wyrażeniu zgody na dokonanie odpowiedniej czynności, o której mowa w art. 3 ust. 1;
- 6) w zależności od podstawy wsparcia finansowego określonej zgodnie z art. 3 ust. 1:
 - a) oświadczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 2, albo
 - b) oświadczenie armatora jednostki pływającej o zobowiązaniu się do przekazania jednostki pływającej do złomowania w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego, albo
 - c) dokument potwierdzający nieodpłatne przekazanie jednostki pływającej organowi administracji publicznej albo szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej;

- 7) świadectwo klasy wydane przez Polski Rejestr Statków albo orzeczenie zdolności żeglugowej wydane przez Polski Związek Żeglarski dotyczące jednostki pływającej;
- 8) kartę bezpieczeństwa jednostki pływającej ważną na dzień 1 stycznia 2020 r. potwierdzającą pełną sprawność jednostki pływającej do żeglugi na dzień 1 stycznia 2020 r.;
- 9) pozwolenie na wykonywanie rybołówstwa rekreacyjnego, o którym mowa w art. 90 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 590), na 2019 r. wydane przez Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego, określające ilość narzędzi połowowych;
- 10) zaświadczenie Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego o złożonych co najmniej 90 raportach z połowów rekreacyjnych w latach 2015–2019, a w przypadku prowadzenia działalności przez okres krótszy, jednak nie krótszy niż okres jednego roku – o co najmniej 18 raportach z połowów rekreacyjnych średnio na dany rok;
- 11) wszystkie zaświadczenia o pomocy *de minimis* oraz zaświadczenia o pomocy *de minimis* w rolnictwie lub zaświadczenia o pomocy *de minimis* w rybołówstwie, które armator jednostki pływającej otrzymał w okresie, o którym mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2831 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* (Dz. Urz. UE L 2023/2831 z 15.12.2023), albo oświadczenie o wielkości tej pomocy otrzymanej w tym okresie, albo oświadczenie o nieotrzymaniu takiej pomocy w tym okresie;
- 12) informacje, o których mowa w art. 37 ust. 5 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 468);
- 13) umowę, o której mowa w art. 3 ust. 4 – w przypadku gdy armator jednostki pływającej przekazał ją do złomowania.

3. Wniosek składa się w formie pisemnej osobiście albo na adres do doręczeń elektronicznych, zgodnie z ustawą z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1045 i 1841), albo elektronicznie za pomocą Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej ePUAP, albo przesyłką rejestrowaną nadaną w placówce pocztowej operatora pocztowego w rozumieniu art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366 i 820) albo w placówce podmiotu zajmującego się doręczaniem korespondencji na terenie Unii Europejskiej.

4. Złożenie wniosku osobiście potwierdza się na piśmie, wskazując datę i godzinę wpływu wniosku oraz opatrując go pieczęcią i podpisem osoby przyjmującej wniosek.

5. W przypadku wniosku, który został złożony przesyłką rejestrowaną, o której mowa w ust. 3, dniem złożenia wniosku jest data nadania przesyłki.

Art. 5. Armator jednostki pływającej składa wniosek do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty jednostki pływającej, zwanego dalej „dyrektorem urzędu morskiego”, w terminie określonym w informacji, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Art. 6. 1. W ramach ubiegania się o wsparcie finansowe armator jednostki pływającej może złożyć jeden wniosek.

2. W przypadku gdy armator jednostki pływającej wnioskuje o wsparcie finansowe za:

- 1) przekazanie więcej niż jednej jednostki pływającej do złomowania albo
- 2) zobowiązanie się do przekazania więcej niż jednej jednostki pływającej do złomowania w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego, albo
- 3) nieodpłatne przekazanie więcej niż jednej jednostki pływającej organowi administracji publicznej albo szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej

– składa jeden wniosek dotyczący łącznie wszystkich tych jednostek pływających.

Art. 7. 1. Dyrektor urzędu morskiego przeprowadza weryfikację formalną i merytoryczną złożonych wniosków po upływie terminu składania wniosków, o którym mowa w art. 17 ust. 3 pkt 1.

2. W przypadku gdy wniosek wymaga poprawy lub uzupełnienia, armatora jednostki pływającej wzywa się do poprawy lub uzupełnienia wniosku w takiej samej formie, w jakiej został złożony wniosek, w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania.

3. Poprawa lub uzupełnienie wniosku nie powoduje zwiększenia kwoty wnioskowanego wsparcia finansowego. Prawidłowo poprawiony lub uzupełniony wniosek jest traktowany jak złożony w terminie.

4. Jeżeli w trakcie rozpatrywania wniosku jest niezbędne uzyskanie dodatkowych wyjaśnień lub zajdą nowe okoliczności budzące wątpliwości co do możliwości przyznania wsparcia finansowego, rozpatrywanie tego wniosku wstrzymuje się do czasu uzyskania wyjaśnień, o czym dyrektor urzędu morskiego informuje armatora jednostki pływającej w takiej samej formie, w jakiej został złożony wniosek.

Art. 8. 1. Wysokość wsparcia finansowego oblicza się na podstawie wartości objętości jednostki pływającej (V), według następującego wzoru:

$$V = L \times B \times H \times 0,25$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

L – długość całkowitą jednostki pływającej [m],

B – szerokość maksymalną jednostki pływającej [m],

H – wysokość boczną jednostki pływającej [m],

0,25 – współczynnik zmniejszający prostopadłościan $L \times B \times H$.

2. Kwota wsparcia finansowego dla jednostki pływającej o wartości objętości jednostki pływającej obliczonej zgodnie z ust. 1:

- 1) mniejszej niż 10 V – wynosi 19 655 zł za 1 V;
- 2) od 10 V do mniejszej niż 25 V – wynosi 18 975 zł za 1 V;
- 3) od 25 V do mniejszej niż 50 V – wynosi 18 285 zł za 1 V;
- 4) powyżej 50 V – wynosi 1 200 000 zł.

3. Wsparcie finansowe jest udzielane wyłącznie raz na daną jednostkę pływającą.

Art. 9. 1. Dyrektor urzędu morskiego po rozpatrzeniu wniosków przekazuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zestawienie zawierające numery identyfikacji podatkowej (NIP) armatorów jednostek pływających, którzy złożyli wnioski, oraz planowaną wysokość wsparcia finansowego przypadającego na poszczególnych armatorów jednostek pływających w celu podziału środków finansowych między tych armatorów, których wnioski zostały pozytywnie zweryfikowane zgodnie z art. 7.

2. Limit środków finansowych przeznaczonych na wsparcie finansowe wynosi 50 mln zł.

3. W przypadku gdy sumaryczna wysokość wsparcia finansowego wynikająca z wniosków, które zostały pozytywnie zweryfikowane zgodnie z art. 7, przekracza limit środków finansowych, o którym mowa w ust. 2, wysokość wsparcia finansowego przysługującego armatorom jednostek pływających pomniejsza się proporcjonalnie, o czym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje dyrektorów urzędów morskich.

Art. 10. 1. Dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję określającą wysokość przyznanego wsparcia finansowego obliczoną zgodnie z art. 8 ust. 1 i 2, a w przypadku, o którym mowa w art. 9 ust. 3 – wysokość przyznanego wsparcia finansowego pomniejszoną zgodnie z tym przepisem.

2. Dyrektor urzędu morskiego dokonuje wypłaty środków z tytułu przyznanego wsparcia finansowego na rachunek bankowy albo rachunek prowadzony w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej wskazany we wniosku, nie później niż w terminie 30 dni od dnia,

w którym decyzja określająca wysokość przyznanego wsparcia finansowego stała się ostateczna.

Art. 11. Dyrektor urzędu morskiego, w przypadku gdy:

- 1) wniosek został złożony w terminie innym niż termin, o którym mowa w art. 17 ust. 3 pkt 1,
 - 2) wniosek został złożony jako kolejny wniosek przez tego samego armatora jednostki pływającej,
 - 3) armator jednostki pływającej, mimo wezwania, o którym mowa w art. 7 ust. 2, nie poprawił lub nie uzupełnił wniosku w terminie określonym w tym przepisie
- pozostawia wniosek bez rozpatrzenia.

Art. 12. Dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję o odmowie przyznania wsparcia finansowego, w przypadku gdy wniosek jest niezgodny z warunkami przyznania wsparcia finansowego.

Art. 13. W zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą do rozpatrywania wniosku stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 769).

Art. 14. W przypadku gdy wniosek dotyczył złomowania jednostki pływającej, podmiot, który:

- 1) będzie wykonywał złomowanie jednostki pływającej, przekazuje dyrektorowi urzędu morskiego oświadczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 2, w terminie 7 dni od dnia przyjęcia tej jednostki pływającej;
- 2) wykonał złomowanie jednostki pływającej, przekazuje dyrektorowi urzędu morskiego oświadczenie o zakończeniu złomowania tej jednostki pływającej w terminie 7 dni od dnia zakończenia jej złomowania.

Art. 15. W przypadku, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 2, armator jednostki pływającej przekazuje dyrektorowi urzędu morskiego umowę, o której mowa w art. 3 ust. 4, w terminie 7 dni od dnia jej zawarcia.

Art. 16. 1. Armator jednostki pływającej, który pobrał nienależnie wsparcie finansowe, jest obowiązany do jego zwrotu.

2. Za nienależnie pobrane uważa się wsparcie finansowe:

- 1) przyznane lub wypłacone na podstawie fałszywych dokumentów albo w innych przypadkach świadomego wprowadzenia w błąd przez armatora jednostki pływającej otrzymującego wsparcie finansowe;
- 2) wypłacone armatorowi jednostki pływającej innemu niż armator jednostki pływającej, któremu wsparcie finansowe zostało przyznane, z przyczyn niezależnych od dyrektora urzędu morskiego;
- 3) wypłacone mimo braku prawa do tego wsparcia.

3. Od kwot nienależnie pobranego wsparcia finansowego są naliczane odsetki ustawowe za opóźnienie.

4. Dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję o ustaleniu i zwrocie nienależnie pobranego wsparcia finansowego.

5. Należności z tytułu nienależnie pobranego wsparcia finansowego ulegają przedawnieniu z upływem 10 lat, licząc od dnia, w którym decyzja o ustaleniu i zwrocie nienależnie pobranego wsparcia finansowego stała się ostateczna.

6. Bieg przedawnienia przerywa:

- 1) odroczenie terminu płatności należności,
 - 2) rozłożenie spłaty należności na raty,
 - 3) zastosowanie środka egzekucyjnego, o którym armator jednostki pływającej został powiadomiony,
 - 4) ogłoszenie upadłości przez armatora jednostki pływającej
- przy czym po przerwaniu biegu terminu przedawnienia biegnie on na nowo odpowiednio od dnia następującego po dniu odroczenia terminu płatności należności, rozłożenia spłaty należności na raty, zastosowania środka egzekucyjnego, o którym armator jednostki pływającej został powiadomiony, lub ogłoszenia upadłości.

7. Kwoty nienależnie pobranego wsparcia finansowego podlegają zwrotowi łącznie z odsetkami ustawowymi za opóźnienie na rachunek bankowy urzędu morskiego wskazany przez dyrektora urzędu morskiego. Odsetki są naliczane od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu wypłaty nienależnie pobranego wsparcia finansowego do dnia spłaty należności.

8. W przypadku wsparcia finansowego przyznanego niezgodnie z zasadami rynku wewnętrznego oraz wsparcia finansowego wykorzystanego niezgodnie z przeznaczeniem

zastosowanie mają przepisy art. 24a–28 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej.

9. W zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą do spraw dotyczących ustalania i zwrotu nienależnie pobranego wsparcia finansowego stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 17. 1. Wsparcie finansowe może być udzielane od dnia wydania przez Komisję Europejską decyzji o zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym.

2. Po wydaniu przez Komisję Europejską decyzji o zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza informację o udzielaniu wsparcia finansowego, publikując treść tej informacji na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu zapewniającego jego obsługę.

3. W informacji, o której mowa w ust. 2, określa się:

- 1) dzień rozpoczęcia oraz dzień upływu terminu składania wniosków;
- 2) wzór wniosku.

Art. 18. 1. Wsparcie finansowe podlega kumulacji z pomocą publiczną udzielaną na innych podstawach prawnych, w szczególności z pomocą *de minimis* udzielaną zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 1408/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* w sektorze rolnym (Dz. Urz. UE L 352 z 24.12.2013, str. 9, z późn. zm.²⁾), rozporządzenia Komisji (UE) nr 717/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* w sektorze rybołówstwa i akwakultury (Dz. Urz. UE L 190 z 28.06.2014, str. 45, z późn. zm.³⁾), rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2831 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* oraz rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2832 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (Dz. Urz. UE

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 51 z 22.02.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 275 z 25.10.2022, str. 55, Dz. Urz. UE L 2023/2391 z 05.10.2023 oraz Dz. Urz. UE L 2024/3118 z 13.12.2024.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 414 z 09.12.2020, str. 15, Dz. Urz. UE L 326 z 21.12.2022, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 2023/2391 z 05.10.2023.

L 2023/2832 z 15.12.2023, z późn. zm.⁴⁾), z zachowaniem zasad określonych w tych przepisach.

2. W przypadku prowadzenia przez armatora jednostki pływającej działalności w kilku sektorach, do których zastosowanie mają różne kwoty maksymalnego wsparcia finansowego określonego w ust. 1, armator jednostki pływającej zapewnia rozdzielną finansowo-księgową działalność prowadzonych w poszczególnych sektorach w celu zapewnienia nieprzekroczenia właściwych kwot maksymalnego wsparcia finansowego oraz najwyższej z kwot maksymalnego wsparcia finansowego.

3. Wsparcie finansowe jest udzielane zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji, o której mowa w art. 17 ust. 1.

Art. 19. Wsparcie finansowe jest udzielane do dnia 31 grudnia 2025 r.

Art. 20. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

⁴⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 2024/90320 z 30.05.2024.

UZASADNIENIE

1. Cel i potrzeba wydania ustawy

Projektowana ustawa skierowana jest do armatorów jednostek pływających prowadzących działalność, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”. Umożliwi ona wsparcie finansowe armatorów takich jednostek pływających, posiadających wydane na nie pozwolenie na wykonywanie rybołówstwa rekreacyjnego na 2019 r. Wsparcie finansowe ma na celu ograniczenie negatywnych skutków społecznych i gospodarczych spowodowanych wprowadzeniem przez Komisję Europejską w dniu 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim, co uniemożliwia uzyskanie dochodowości na świadczonych przez armatorów usługach.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. ustalającym uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) 2019/124 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach (Dz. Urz. UE L 281 z 31.10.2019, str. 1, z późn. zm.) od dnia 1 stycznia 2020 r. wprowadzono całkowity zakaz połowu dorsza na tych obszarach Morza Bałtyckiego, gdzie występuje największa część tego stada (tj. podrejon 24–26). Ww. rozporządzenie zostało poprzedzone raportami Międzynarodowej Rady Badań Morza (ICES), która zwróciła uwagę na kurczący się drastycznie od 2008 r. zasób dorsza w Morzu Bałtyckim.

Rozporządzenie Rady (UE) 2019/1838 miało na celu ratowanie będącego w złym stanie zasobu dorsza atlantyckiego w tej części Morza Bałtyckiego. To jeden z najcenniejszych gatunków ryb, który stanowił źródło utrzymania wielu rybaków. Jednak nadmierny połów spowodował, że ryb w morzu jest zbyt mało.

Komisja Europejska w 2021 r. informowała, że sytuacja związana z liczebnością stad jest gorsza niż pierwotnie szacowano w 2019 r., dlatego też zakaz połowu dorsza jest przedłużany co roku na kolejny rok kalendarzowy, a ostatnie porozumienie w tej sprawie na 2024 r. ministrowie do spraw rybołówstwa krajów Unii Europejskiej osiągnęli w dniu 24 października 2023 r. Najbliższego stanowiska Komisji Europejskiej w przedmiotowej sprawie należy się spodziewać dopiero po zatwierdzeniu przez Parlament Europejski składu Komisji na lata 2024–2029.

Obecnie Komisja Europejska nie przedstawia daty granicznej zakończenia zakazu połowu dorsza, a jedynie wskazuje, że taki stan może się utrzymywać do czasu odnowienia jego stad.

Okoliczności te stawiają armatorów jednostek pływających w bardzo trudnej sytuacji. Znaczne ograniczenie możliwości prowadzenia działalności zarobkowej powoduje więc straty finansowe w tym sektorze, natomiast armatorzy jednostek pływających prowadzący działalność ponoszą koszty opłat portowych, ubezpieczeń, podatków oraz wynagrodzeń pracowników. Jednostki często kupione na kredyt stoją w portach, wobec czego armatorzy i pracownicy ponoszą straty, co pogłębia ich trudną sytuację finansową.

Cumując przy nabrzeżach nieeksploatowane jednostki stopniowo niszczej, powodując tym samym zagrożenie dla środowiska oraz pozostałych użytkowników portu. Co istotne obecna sytuacja armatorów jednostek pływających negatywnie oddziałuje na działalność podmiotów zarządzających portami morskimi – zarządów portów oraz Urzędów Morskich w Gdyni i w Szczecinie. Jednostki, zajmując nabrzeża, utrudniają rozwój portu – np. ograniczając miejsce dla statków serwisowych morskich farm wiatrowych, a w przypadku zatonięcia – ze względu na zły stan techniczny – powodują konieczność wydobycia wraku na koszt zarządu portu lub Skarbu Państwa – dyrektora urzędu morskiego.

Wsparcie finansowe udzielone na podstawie projektowanej ustawy będzie służyć wyrównaniu sytuacji ekonomicznej podmiotów wykluczonych z możliwości otrzymania wsparcia finansowego ze środków unijnych, które w takim samym stopniu jak podmioty objęte wsparciem finansowym zostały pokrzywdzone w związku z wprowadzeniem zakazu połowu dorsza na morzu Bałtyckim.

Podmioty planowane do objęcia wsparciem finansowym, prowadząc działalność, musiały spełniać porównywalne wymogi jak statki rybackie, m.in. posiadać świadectwo klasy wydane przez Polski Rejestr Statków albo orzeczenie zdolności żeglugowej wydane przez Polski Związek Żeglarski, kartę bezpieczeństwa, pozwolenie na wykonywanie rybołówstwa rekreacyjnego na 2019 r. wydane przez Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego określające ilość narzędzi połowowych. Musiały również składać raporty połowowe z każdego odbytego rejsu. Ponadto jednostki te przechodziły dodatkowe inspekcje dotyczące bezpieczeństwa, dodatkowo też musiały być wyposażone w środki ratunkowe, sygnałowe, systemy gaśnicze, wyposażanie pokładowe czy elektronikę. Załogi musiały posiadać odpowiednie kwalifikacje udokumentowane patentami. Obecna sytuacja armatorów jest dramatyczna, brak jest możliwości powrotu do działalności gospodarczej w tym sektorze.

Sytuacja armatorów jednostek pływających wykonujących usługi morskiego transportu osobowego w zakresie przewozu osób uprawiających rybołówstwo była tematem licznych posiedzeń Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, gdzie podejmowano dialog i dyskutowano nad możliwością zrealizowania zapisów porozumienia, jakie ze „Stroną społeczną” reprezentowaną przez Sztab Kryzysowy Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego zawarł poprzedni rząd. Porozumienie zawarte w dniu 16 stycznia 2020 r. między sektorem rybołówstwa rekreacyjnego, reprezentowanym przez Sztab Kryzysowy Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego, a Ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w swojej preambule wskazuje, że „w celu rozwiązania trudnej sytuacji sektora rybołówstwa rekreacyjnego w związku z wprowadzeniem ograniczeń połowu dorsza na Morzu Bałtyckim od dnia 1 stycznia 2020 r. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podejmie międzyresortowe uzgodnienia z Ministrem Klimatu w sprawie uzyskania pomocy finansowej z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dla armatorów statków rybołówstwa rekreacyjnego. Jednocześnie Minister deklaruje zakończenie tych prac do końca I kwartału 2020 r.”. Z porozumienia tego w pełni się nie wywiązano.

W ramach rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 czerwca 2020 r. w sprawie szczegółowych warunków wsparcia finansowego właścicieli albo armatorów jachtów komercyjnych, z których są prowadzone połowy rekreacyjne (Dz. U. poz. 1167) armatorzy w związku z pandemią COVID-19 oraz utraconymi w związku z nią zyskami mogli liczyć na wsparcie finansowe za złomowanie jachtu albo przystosowanie jachtu komercyjnego do wykonywania innej działalności. Wsparcie finansowe przyznawano w formie jednorazowej rekompensaty, która wynosiła do 200 000 zł na jeden jacht, zarówno w przypadku złomowania jachtu, przekazania, jak i przystosowania go do prowadzenia działalności innej niż wskazana w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim.

W 2020 r. udzielono wsparcia finansowego w łącznej kwocie 14 000 000 zł, które zostało wypłacone wszystkim wnioskodawcom, którzy spełnili warunki jego przyznania. Rozpatrzono 107 spraw, z czego 58 wniosków spełniło warunki przyznania wsparcia finansowego.

Rozporządzenie stanowiło wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 15ma ust. 5 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 764).

Rozporządzenie było związane z potrzebą udzielenia wsparcia finansowego właścicielom albo armatorom jachtów komercyjnych, którzy wskutek wprowadzonego rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. z 2022 r. poz. 340), na terenie Rzeczypospolitej Polskiej od dnia 20 marca 2020 r. do odwołania stanu epidemii, związanego z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, zwanym „koronawirusem”, nie mogli prowadzić działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim, polegającej na odpłatnym udostępnieniu jachtu komercyjnego w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie. Biorąc powyższe pod uwagę, należy więc wskazać, że armatorzy jednostek pływających do czasu wejścia w życie projektowanej ustawy pozbawieni zostali systemowego ochronnego rozwiązania umożliwiającego przebranzowienie lub restrukturyzację prowadzonej działalności gospodarczej, która w pełni pokryłaby straty spowodowane wprowadzeniem w dniu 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim.

Jednocześnie należy wskazać, że ww. rozporządzenie oraz jego wdrożenie było przedmiotem kontroli Najwyższej Izby Kontroli, która w swoim raporcie negatywnie oceniła sposób jego wdrożenia. Biorąc powyższe pod uwagę, należy zauważyć, że alternatywna metoda udzielenia wsparcia finansowego przez wydanie rozporządzenia przez Ministra Infrastruktury mogłaby spotkać się z podobną krytyką. Wobec powyższego projektowana ustawa wydaje się jedyną możliwością udzielenia rekompensaty za straty poniesione przez armatorów jednostek pływających spowodowane wprowadzeniem w dniu 1 stycznia 2020 r. całkowitego zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim.

Projektowana ustawa nie przewiduje wykluczenia wnioskodawców, którzy uzyskali wsparcie finansowe na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 czerwca 2020 r. w sprawie szczegółowych warunków wsparcia finansowego właścicieli albo armatorów jachtów komercyjnych, z których są prowadzone połowy rekreacyjne.

Projektowana ustawa przewiduje wsparcie finansowe skierowane do armatorów jednostek pływających, w przypadku, kiedy armator przekazał jednostkę pływającą do złomowania albo zobowiązał się do przekazania jednostki pływającej do złomowania w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego albo nieodpłatnie przekazał jednostkę pływającą organowi administracji publicznej albo szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej.

Projektowana ustawa przewiduje 120 dniowy termin na przekazanie jednostki pływającej do złomowania od dnia otrzymania wsparcia finansowego. Termin ten został uzgodniony ze stroną społeczną i wynika zarówno z potrzeby wypełnienia wszelkich formalności przez armatorów jednostek pływających, jak i ze znanych „mocy przerobowych” podmiotów mających wykonać złomowanie jednostek pływających. Kwestia ta była również poruszana przez przedstawicieli urzędów morskich.

Umowa zawarta między armatorem jednostki pływającej a podmiotem wykonującym złomowanie jednostki pływającej przewiduje, że złomowanie zostanie zrealizowane w terminie nie dłuższym niż dwa lata od dnia jej zawarcia.

Potwierdzeniem faktu przekazania jednostki pływającej do złomowania jest oświadczenie dołączane do wniosku składanego przez armatora jednostki pływającej lub przekazane przez podmiot, który będzie wykonywał złomowanie jednostki pływającej, w przypadku gdy armator zobowiąże się do złomowania jednostki w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego.

Zdecydowano się na udzielenie wsparcia finansowego w ww. przypadkach z powodu braku perspektyw powrotu do zawodu w wyniku zakazu połowu dorsza, który stanowił główne źródło utrzymania wielu armatorów, a także mając na uwadze cumujące przy nabrzeżach nieeksploatowane jednostki pływające, które stopniowo niszczej. Rozwiązanie to przyjęto w wyniku konsultacji ze stroną społeczną. Armatorzy wskazywali na brak perspektyw na powrót do zawodu.

Armator jednostki pływającej składa wniosek o przyznanie wsparcia finansowego do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty jednostki pływającej.

W przypadku innej grupy, jaką są właściciele komercyjnych statków rybackich, w ramach programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027, wdrażającego w Polsce Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1139 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/1004 (Dz. Urz. UE L 247 z 13.07.2021, str. 1)), w grudniu 2023 r. i w styczniu 2024 r. ogłoszono nabory wniosków na działanie 1.7 Trwałe zaprzestanie działalności połowowej – złomowanie albo przekwalifikowanie statku rybackiego, łącznie na kwotę 315 000 000 zł.

Pomoc w ramach działania 1.7 Trwałe zaprzestanie działalności połowowej – złomowanie albo przekwalifikowanie statku rybackiego jest przyznawana właścicielowi statku rybackiego,

przy użyciu którego jest wykonywane rybołówstwo komercyjne, w formie finansowania na podstawie stawek jednostkowych w wysokości:

- 1) 139 000 zł oraz 24 000 zł dodatku rekompensacyjnego – dla statków rybackich o pojemności brutto mniejszej niż 1 GT,
- 2) 81 000 zł za każde GT oraz 116 000 zł dodatku rekompensacyjnego – dla statków rybackich o pojemności brutto od 1 GT do mniejszej niż 10 GT,
- 3) 46 000 zł za każde GT oraz 466 000 zł dodatku rekompensacyjnego – dla statków rybackich o pojemności brutto od 10 GT do mniejszej niż 25 GT,
- 4) 50 000 zł za każde GT oraz 744 000 zł dodatku rekompensacyjnego – dla statków rybackich o pojemności brutto od 25 GT do mniejszej niż 50 GT,
- 5) 3 243 500 zł – dla statków rybackich o pojemności brutto równej lub większej niż 50 GT

– z tym że w przypadku przekwalifikowania statku rybackiego na działalność dochodową wysokość stawek jednostkowych pomniejsza się o 10 %.

Dodatkowo z Priorytetu 1 – Funduszy Europejskich dla Rybactwa na lata 2021–2027 podmioty, które nie przystąpiły do trwałego zaprzestania działalności połowowej, będą mogły uzyskać wsparcie finansowe, m.in. w ramach następujących działań: kapitał ludzki, innowacje, dywersyfikacja działalności rybackiej, poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy, tymczasowe zaprzestanie działalności połowowej, ochrona środowiska naturalnego i zmniejszenie wpływu działalności rybackiej na środowisko.

W ramach ww. Priorytetu planowany jest proces złomowania polskiej floty rybackiej, tj. 217 jednostek rybackich, co będzie skutkować zaprzestaniem działalności przez ponad 350 rybaków.

2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana

Obowiązujące przepisy prawa nie dają możliwości wsparcia finansowego bezpośredniego podmiotów związanych z jednostkami pływającymi i usługami z nimi związanymi.

3. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Proponowane przepisy projektowanej ustawy nie mają odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawa.

Projektowana ustawa określa zadania i właściwość organów w zakresie wsparcia finansowego armatorów jednostek pływających, warunki, tryb przyznawania i wypłaty wsparcia finansowego armatorom jednostek pływających w związku z zaprzestaniem wykorzystywania danej jednostki pływającej do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim, oraz warunki i tryb zwracania tego wsparcia finansowego – w związku z wprowadzeniem od dnia 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim. Armatorzy jednostek pływających będą składać wnioski do dyrektorów urzędów morskich, którzy będą podmiotami uprawnionymi do udzielenia wsparcia finansowego z budżetu państwa.

Wsparcie finansowe będzie udzielane:

- 1) wyłącznie raz na daną jednostkę pływającą;
- 2) od dnia wydania przez Komisję Europejską decyzji o zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym, do dnia 31 grudnia 2025 r.

Wysokość wsparcia finansowego obliczana jest na podstawie wartości objętości jednostki pływającej (V), obliczanych dla poszczególnych jednostek pływających według wzoru: $V = L \times B \times H \times 0,25$, gdzie poszczególne symbole oznaczają: L – długość całkowitą jednostki pływającej [m], B – szerokość maksymalną jednostki pływającej [m], H – wysokość boczną jednostki pływającej [m], 0,25 – współczynnik zmniejszający prostopadłościan $L \times B \times H$, przy czym kwota wsparcia finansowego dla jednostki pływającej o wartości objętości jednostki pływającej obliczonej zgodnie z ww. wzorem:

- 1) mniejszej niż 10 V – wynosi 19 655 zł za 1 V ;
- 2) od 10 V do mniejszej niż 25 V – wynosi 18 975 zł za 1 V ;
- 3) od 25 V do mniejszej niż 50 V – wynosi 18 285 zł za 1 V ;
- 4) powyżej 50 V – wynosi 1 200 000 zł.

Wprowadzona w projektowanej ustawie do obliczeń jednostka V , czyli wartość objętości jednostki pływającej, nie wynika z Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. poz. 247, z późn. zm.), ponieważ we wzorze wynikającym z ww. Konwencji jedną ze składowych jest „całkowita objętość wszystkich zamkniętych pomieszczeń statku w metrach sześciennych”. Zaznaczyć należy, że nie wszystkie jednostki pływające planowane do objęcia wsparciem finansowym na podstawie projektowanej ustawy posiadają zamknięte pomieszczenia, są one

różnej konstrukcji. Wprowadzenie więc uproszczonego wzoru zapewni jednolite warunki obliczenia wysokości wsparcia dla wszystkich podmiotów.

Należy wskazać, że nie wszystkie jednostki posiadają świadectwo pomiarowe. W związku z powyższym przyjęto rozwiązanie tożsame z wynikającym z załącznika do ustawy o bezpieczeństwie morskim, służącym do szacunkowego określenia pojemności brutto dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto, w celu naliczania opłat, np. opłaty za inspekcję statku. Ww. sposób obliczania wsparcia finansowego przyjęto w wyniku szerokich konsultacji ze stroną społeczną. Ze względu na dostępność wymaganych wartości w kartach bezpieczeństwa jachtów oraz świadectwach klasy wydanych przez Polski Rejestr Statków lub orzeczeniach zdolności żeglugowej wydanych przez Polski Związek Żeglarski pozwoli to uniknąć ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z wyceną jednostek na podstawie wzorów określonych w Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r.

Proponowana kwota wsparcia finansowego wynikająca z przyjętego sposobu jej obliczenia jest proporcjonalna do wielokrotności średniej wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w latach 2020–2025.

Zgodnie z Komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 9 lutego 2024 r. w sprawie przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w 2023 r. przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w 2023 r. wyniosło 7 155,48 zł, co w skali roku dało 85 865,76 zł. Ponadto prowadzący działalność w ciągu pięciu lat od wprowadzenia zakazu połowu dorsza ponosili koszty opłat portowych, ubezpieczeń, podatków oraz wynagrodzeń pracowników.

Kwoty te pozwolą zapewnić byt armatorom jednostek pływających oraz ich rodzinom w sytuacji braku możliwości prowadzenia dalszej działalności i konieczności kosztownego zutylizowania jednostek.

Jednym z dokumentów potwierdzających prowadzenie działalności gospodarczej planowanej do objęcia wsparciem finansowym w ramach projektowanej ustawy będzie zaświadczenie Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego o złożonych co najmniej 90 raportach z połowów rekreacyjnych w latach 2015–2019, a w przypadku prowadzenia działalności przez okres krótszy, jednak nie krótszy niż okres jednego roku – o co najmniej 18 raportach z połowów rekreacyjnych średnio na dany rok.

Zgodnie z przyjętą metodyką proporcjonalny sposób obliczania ilości raportów połowowych, tj. 18 raportów średnio na dany rok wynika z konieczności uniknięcia sytuacji, w której armator zostanie wyłączony z możliwości udzielenia wsparcia finansowego z przyczyn niezależnych, np. w przypadku wyłączenia danej jednostki z prowadzenia działalności gospodarczej ze względu na awarię, konieczność przeprowadzenia niezbędnych remontów, niesprzyjających warunków pogodowych, chorobę armatora, lub rozpoczęcie działalności gospodarczej w trakcie roku.

W przypadku gdy armator jednostki pływającej rozpoczął prowadzenie działalności gospodarczej w trakcie roku, wymaganą minimalną ilość raportów z połowów rekreacyjnych na ten rok zaokrągla się w dół do pełnych wartości, przy zachowaniu obowiązku przedstawienia co najmniej 18 raportów z połowów rekreacyjnych średnio na dany rok.

Dyrektor urzędu morskiego po rozpatrzeniu wniosków przekazuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zestawienie zawierające numery identyfikacji podatkowej (NIP) armatorów jednostek pływających składających wnioski oraz planowaną wysokość wsparcia finansowego w celu podziału środków finansowych między armatorów jednostek pływających, którzy złożyli pozytywnie zweryfikowane wnioski.

Limit środków finansowych przeznaczonych na wsparcie finansowe wynosi 50 mln zł.

W przypadku gdy sumaryczna wysokość wsparcia finansowego wynikająca z wniosków, które zostały pozytywnie zweryfikowane, przekracza limit środków finansowych, wysokość wsparcia finansowego przysługującego armatorom jednostek pływających pomniejsza się proporcjonalnie, o czym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje dyrektorów urzędów morskich.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłosi informację o udzielaniu wsparcia finansowego na podstawie projektowanej ustawy, publikując treść informacji na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu zapewniającego jego obsługę. Informacja ta określi:

- 1) dzień rozpoczęcia oraz dzień upływu terminu składania wniosków o przyznanie wsparcia finansowego;
- 2) wzór wniosku o przyznanie wsparcia finansowego.

W ramach ogłoszonego naboru wniosków jeden wnioskodawca będzie mógł złożyć jeden wniosek o przyznanie wsparcia finansowego. W przypadku gdy armator jednostki pływającej

wnioskuje o wsparcie finansowe za przekazanie jednostki pływającej do złomowania albo zobowiązanie się do przekazania jednostki pływającej do złomowania w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego albo nieodpłatne przekazanie jednostki pływającej organowi administracji publicznej albo szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej – więcej niż jednej jednostki pływającej, składa jeden wniosek dotyczący łącznie wszystkich jednostek pływających.

Projektowana ustawa określa szczegółowo procedurę rozpatrywania wniosków przez dyrektora urzędu morskiego, w tym wymogi dotyczące wniosku armatora jednostki pływającej oraz załączników do tego wniosku.

Jedną z informacji wymaganych we wniosku jest ujęcie numeru rejestracyjnego jednostki pływającej, na którą ma zostać udzielone wsparcie finansowe. Obowiązek rejestracji statku (nadanie numeru rejestracyjnego) nakłada art. 23 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309).

Do wniosku wnioskodawca jest zobowiązany m.in. do dołączenia kopii dokumentu potwierdzającego prawo własności jednostki pływającej albo zgodę właściciela jednostki pływającej na objęcie jej wsparciem finansowym. Przepis ten wprowadzono m.in. w związku z koniecznością umożliwienia otrzymania wsparcia, w przypadku gdy armator nie jest właścicielem jednostki, a jest ona własnością członka rodziny prowadzącego wspólne gospodarstwo domowe.

Projektowana ustawa określa również szczegółowo przesłanki przyznania wsparcia finansowego, przypadki odmowy przyznania wsparcia finansowego, termin wypłaty przyznanego wsparcia finansowego, a także zasady zwrotu nienależnie pobranego wsparcia finansowego.

W zakresie trybu rozpatrywania wniosku o przyznanie wsparcia finansowego zastosowanie znajdują przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.), z uwzględnieniem przepisów projektowanej ustawy.

W zakresie następstwa prawnego armatora jednostki pływającej stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2024 r. poz. 1061, z późn. zm.) lub ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zarządzie sukcesyjnym przedsiębiorstwem osoby fizycznej i innych ułatwieniach związanych z sukcesją przedsiębiorstw (Dz. U. z 2021 r. poz. 170).

W zakresie nieuregulowanym projektowaną ustawą do spraw dotyczących ustalania i zwrotu nienależnie pobranego wsparcia finansowego stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

W celu umożliwienia dochodzenia tych należności w trybie egzekucji administracyjnej muszą być spełnione warunki określone w art. 2 § 1, art. 3 § 1 lub art. 4 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2025 r. poz. 132, z późn. zm.), tj. obowiązek winien mieścić się w katalogu obowiązków wymienionych w art. 2 § 1 tej ustawy oraz wynikać z decyzji lub postanowienia właściwego organu (jak np. decyzja o zwrocie nienależnie pobranego wsparcia) albo w zakresie administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego – bezpośrednio z przepisów prawa. Do obowiązków, które wynikają z decyzji, postanowień lub innych orzeczeń, stosuje się egzekucję administracyjną tylko wówczas, gdy odrębne ustawy tak stanowią.

W przypadku wsparcia finansowego przyznanego niezgodnie z zasadami rynku wewnętrznego oraz wsparcia finansowego wykorzystanego niezgodnie z przeznaczeniem zastosowanie mają przepisy art. 24a–28 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 468).

Podany w projektowanej ustawie 10 letni okres przedawnienia należności z tytułu nienależnie pobranego wsparcia finansowego został określony w ten sposób, aby zachować spójność przepisów krajowych z prawem UE, tj. art. 17 rozporządzenia (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 248 z 24.09.2015, str. 9) (dotyczy stosowania unijnych zasad pomocy państwa), gdzie wskazano, że uprawnienie Komisji w zakresie windykacji pomocy podlega 10-letniemu okresowi przedawnienia, rozpoczynającego bieg w dniu, w którym przyznano pomoc niezgodną z prawem danemu przedsiębiorstwu lub grupie przedsiębiorstw.

4. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne

Projektowana ustawa przewiduje wsparcie finansowe określonej grupy armatorów jednostek pływających w zakończeniu prowadzenia dotychczasowej działalności gospodarczej w związku z wprowadzeniem w dniu 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim.

Zakończenie prowadzonej działalności gospodarczej polegać ma na zaprzestaniu odpłatnego udostępniania statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie

sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie (art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim). Zakończenie prowadzonej działalności gospodarczej w przypadku przyznania wsparcia finansowego będzie oznaczało zaprzestanie świadczenia ww. usług na jednostce pływającej, której dotyczył złożony wniosek o przyznanie wsparcia finansowego.

W przypadku zakończenia przez armatora jednostki pływającej prowadzenia działalności gospodarczej – odpis pełny z KRS albo pobrany samodzielnie wydruk komputerowy odpisu pełnego z KRS, które zawierają wpis informacji o wykreśleniu z KRS, albo zaświadczenie o wykreśleniu z CEIDG albo samodzielnie pobrany wydruk komputerowy z CEIDG.

Projektowana ustawa może prowadzić do zwiększenia obciążenia sądów administracyjnych w przypadku składania przez wnioskodawców skarg od rozstrzygnięć sprawy, ponieważ zgodnie z przepisami projektowanej ustawy w zakresie trybu rozpatrywania wniosku o przyznanie wsparcia finansowego stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

5. Źródła finansowania

Wsparcie finansowe będzie udzielone w ramach wydatków części budżetowej 21 – Gospodarka morska przy uwzględnieniu środków rezerwy celowej budżetu państwa. Limit środków finansowych przeznaczonych na przyznanie wsparcia finansowego wynosi 50 mln zł.

6. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

Projektowana ustawa nie zakłada wydania aktów wykonawczych.

7. Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej albo oświadczenie, że przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Wsparcie finansowe przyznawane w ramach projektowanej ustawy nie jest pomocą udzielaną w sektorze rybołówstwa i akwakultury.

Ze względu na charakter pomocy projektowana ustawa będzie notyfikowana do Komisji Europejskiej na podstawie art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. U. z 2004 r. poz. 864, z późn. zm.). Notyfikacja pomocy publicznej udzielanej na podstawie projektowanej ustawy zostanie dokonana za pomocą formularzy dostępnych w obsługiwanym przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów systemie elektronicznym SANI.

Dokonanie notyfikacji pomocy publicznej udzielanej na podstawie projektowanej ustawy wymaga również zgody Rady Ministrów (art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 468)). Rada Ministrów podejmie uchwałę w sprawie dokonania notyfikacji po zapoznaniu się z opinią prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, o której mowa w art. 12 ust. 1 tej ustawy.

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

8. Pozostałe informacje

Efekt udzielenia wsparcia będzie mierzony przez szczegółową analizę przeprowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej po zakończeniu udzielania wsparcia finansowego, w szczególności przez zgromadzenie informacji o kwotach udzielonego wsparcia, ilości jednostek zezłomowanych i przekazanych. Źródłem informacji o ilości jednostek pływających faktycznie przekazanych do złomowania będą umowy zawarte między armatorami jednostek pływających a podmiotami wykonującymi złomowanie, oświadczenia tych podmiotów o przyjęciu jednostek pływających do złomowania oraz oświadczenia o zakończeniu złomowania. Natomiast w przypadku przekazania, źródłem informacji będą dokumenty potwierdzające nieodpłatne przekazanie jednostek pływających organom administracji publicznej albo szkołom publicznym.

Z uwagi na zakres projektowanej ustawy, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów organizacji pracodawców oraz zadań związków zawodowych, projektowana ustawa nie podlegała opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projektowana ustawa została przedstawiona w ramach konsultacji publicznych trwających 31 dni oraz w ramach opiniowania trwającego 30 dni następującym podmiotom:

- 1) Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego;

- 2) Stowarzyszenie Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego w Darłowie;
- 3) Związek Miast i Gmin Morskich;
- 4) Związek Małych Portów Morskich;
- 5) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 6) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 7) Forum Związków Zawodowych;
- 8) Konfederacja Lewiatan;
- 9) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 10) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 11) Związek Pracodawców Business Centre Club;
- 12) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 13) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 14) Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
- 15) Polski Rejestr Statków S.A.;
- 16) Polski Związek Żeglarski;
- 17) Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE;
- 18) Polskie Forum Technologii Morskich;
- 19) Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektowaną ustawą w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677).

W art. 20 określono termin wejścia w życie projektowanej ustawy, tj. z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) standardowy okres *vacatio legis* wynosi 14 dni, natomiast zgodnie z ust. 2 w uzasadnionych przypadkach termin ten może zostać skrócony.

W przypadku projektowanej ustawy uzasadnionym jest skrócenie terminu wejścia w życie przedmiotowego aktu normatywnego z uwagi na pilną konieczność zapewnienia podstaw

prawnych dla udzielania pomocy publicznej w celu wspierania armatorów jednostek pływających objętych projektowaną ustawą.

Powyżej wskazane terminy zostały uzgodnione z adresatami projektowanej ustawy i nie zgłoszono do nich uwag, w związku z powyższym należy uznać, że są dla nich wystarczające.

Projektowana ustawa została udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

Projektowana ustawa została ujęta w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod poz. UD104.

Projektowana ustawa, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), nie wymaga notyfikacji.

Nazwa projektu Ustawa o pomocy państwa skierowanej do armatorów jednostek pływających w związku z wprowadzeniem zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Piotr Gmurczyk – Naczelnik wydziału w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Piotr.Gmurczyk@mi.gov.pl, tel. +48 22 522 56 44	Data sporządzenia 25 lipca 2025 r. Źródło: Inicjatywa własna Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD104
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana ustawa skierowana jest do armatorów jednostek pływających prowadzących działalność, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”. Umożliwi ona wsparcie finansowe armatorów jednostek pływających, posiadających wydane na nie pozwolenie na wykonywanie rybołówstwa rekreacyjnego na 2019 r. Wsparcie finansowe ma na celu ograniczenie negatywnych skutków społecznych i gospodarczych spowodowanych wprowadzeniem przez Komisję Europejską w dniu 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim, co uniemożliwia uzyskanie dochodowości na świadczonych przez armatorów jednostek pływających usługach.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. ustalającym uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) 2019/124 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach (Dz. Urz. UE L 281 z 31.10.2019, str. 1, z późn. zm.) od dnia 1 stycznia 2020 r. wprowadzono całkowity zakaz połowu dorsza na tych obszarach Morza Bałtyckiego, gdzie występuje największa część tego stada (tj. podrejon 24–26). Ww. rozporządzenie zostało poprzedzone raportami Międzynarodowej Rady Badań Morza (ICES), która zwróciła uwagę na kurczący się drastycznie od 2008 r. zasób dorsza w Morzu Bałtyckim.

Rozporządzenie Rady (UE) 2019/1838 miało na celu ratowanie będącego w złym stanie zasobu dorsza atlantyckiego w tej części Morza Bałtyckiego. To jeden z najcenniejszych gatunków ryb, który stanowił źródło utrzymania wielu rybaków. Jednak nadmierny połów spowodował, że ryb w morzu jest zbyt mało.

Komisja Europejska w 2021 r. informowała, że sytuacja związana z liczebnością stad jest gorsza niż pierwotnie szacowano w 2019 r., dlatego też zakaz połowu dorsza jest przedłużany co roku na kolejny rok kalendarzowy, a ostatnie porozumienie w tej sprawie na 2024 r. ministrowie do spraw rybołówstwa krajów Unii Europejskiej osiągnęli w dniu 24 października 2023 r.

Najbliższego stanowiska Komisji Europejskiej w przedmiotowej sprawie należy się spodziewać dopiero po zatwierdzeniu przez Parlament Europejski składu Komisji Europejskiej na lata 2024–2029.

Obecnie Komisja Europejska nie przedstawia daty granicznej zakończenia zakazu połowu dorsza, a jedynie wskazuje, że taki stan może się utrzymać do czasu odnowienia jego stad.

Należy zaznaczyć, że połowy realizowane przez armatorów jednostek pływających dotyczyły w zdecydowanej części dorsza, co spowodowało praktycznie w całości konieczność zakończenia działalności zawodowej tej grupy.

Okoliczności te stawiają armatorów jednostek pływających w bardzo trudnej sytuacji. Znaczne ograniczenie możliwości prowadzenia działalności zarobkowej powoduje więc straty finansowe w tym sektorze, natomiast armatorzy jednostek pływających prowadzący działalność ponoszą koszty opłat portowych, ubezpieczeń, podatków oraz wynagrodzeń pracowników. Jednostki często kupione na kredyt stoją w portach, wobec czego armatorzy jednostek pływających i ich pracownicy ponoszą straty, co pogłębia ich trudną sytuację finansową.

Cumujące przy nabrzeżach nieeksploatowane jednostki stopniowo niszczej, powodując tym samym zagrożenie dla środowiska oraz pozostałych użytkowników portu. Co istotne obecna sytuacja armatorów jednostek pływających negatywnie oddziałuje na działalność podmiotów zarządzających portami morskimi – zarządów portów oraz Urzędów Morskich w Gdyni i w Szczecinie. Jednostki, zajmując nabrzeża, utrudniają rozwój portu – np. ograniczając miejsce dla statków serwisowych morskich farm wiatrowych, a w przypadku zatonięcia – ze względu na zły stan techniczny – powodują konieczność wydobycia wraku na koszt zarządu portu lub Skarbu Państwa – dyrektora urzędu morskiego.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi m.in. ze Sztabu Kryzysowego Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego wsparcie finansowe udzielone na podstawie projektowanej ustawy będzie dotyczyło ok. 98 jednostek, których wartość szacunkowa na dzień złożenia wniosku o przyznanie wsparcia finansowego, określona w oparciu o dostępne materiały dowodowe, w tym m.in. wyceny rzeczoznawcy lub dane zawarte w polisach ubezpieczeniowych poszczególnych jednostek wynosiła od 100 tys. zł do 900 tys. zł.

Wsparcie finansowe udzielone na podstawie projektowanej ustawy będzie służyć wyrównaniu sytuacji podmiotów wykluczonych z możliwości otrzymania wsparcia ze środków unijnych, które w takim samym stopniu jak podmioty objęte wsparciem finansowym zostały pokrzywdzone w związku z wprowadzeniem zakazu połowu dorsza na morzu Bałtyckim. Podmioty planowane do objęcia wsparciem finansowym, prowadząc działalność, musiały spełniać porównywalne wymogi jak statki rybackie, m.in. posiadać świadectwo klasy wydane przez Polski Rejestr Statków albo orzeczenie zdolności żeglugowej wydane przez Polski Związek Żeglarski, kartę bezpieczeństwa, pozwolenie na wykonywanie rybołówstwa rekreacyjnego na 2019 r. wydane przez Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego określające ilość narzędzi połowowych. Musiały również składać raporty połowowe z każdego odbytego rejsu. Ponadto jednostki te przechodziły dodatkowe inspekcje dotyczące bezpieczeństwa, dodatkowo też musiały być wyposażone w środki ratunkowe, sygnałowe, systemy gaśnicze, wyposażenie pokładowe czy elektronikę. Załogi musiały posiadać odpowiednie kwalifikacje udokumentowane patentami. Obecna sytuacja armatorów jest dramatyczna, brak jest możliwości powrotu do działalności gospodarczej w tym sektorze.

Sytuacja armatorów jednostek pływających prowadzących usługi morskiego transportu osobowego w zakresie przewozu osób uprawiających rybołówstwo była tematem licznych posiedzeń Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, gdzie podejmowano dialog i dyskutowano nad możliwością zrealizowania zapisów porozumienia, jakie ze „Stroną społeczną” reprezentowaną przez Sztab Kryzysowy Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego zawarł poprzedni rząd. Z porozumienia tego w pełni się nie wywiązano. Porozumienie zawarte w dniu 16 stycznia 2020 r. między sektorem rybołówstwa rekreacyjnego, reprezentowanym przez Sztab Kryzysowy Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego, a Ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w swojej preambule wskazuje, że „w celu rozwiązania trudnej sytuacji sektora rybołówstwa rekreacyjnego w związku z wprowadzeniem ograniczeń połowu dorsza na Morzu Bałtyckim od dnia 1 stycznia 2020 r. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podejmie międzyresortowe uzgodnienia z Ministrem Klimatu w sprawie uzyskania pomocy finansowej z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dla armatorów statków rybołówstwa rekreacyjnego. Jednocześnie Minister deklaruje zakończenie tych prac do końca I kwartału 2020 r.”.

W ramach rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 czerwca 2020 r. w sprawie szczegółowych warunków wsparcia finansowego właścicieli albo armatorów jachtów komercyjnych, z których są prowadzone połowy rekreacyjne (Dz. U. poz. 1167) armatorzy w związku z pandemią COVID-19 oraz utraconymi w związku z nią zyskami mogli liczyć na wsparcie finansowe za złomowanie jachtu albo przystosowanie jachtu komercyjnego do wykonywania innej działalności. Wsparcie finansowe przyznawano w formie jednorazowej rekompensaty, która wynosiła do 200 000 zł na jeden jacht zarówno w przypadku złomowania jachtu, przekazania, jak i przystosowania go do prowadzenia działalności innej niż wskazana w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim. W 2020 r. udzielono wsparcia finansowego w łącznej kwocie 14 000 000 zł, które zostało wypłacone wszystkim wnioskodawcom, którzy spełnili warunki jego przyznania. Rozpatrzono 107 spraw, z czego 58 wniosków spełniło warunki przyznania wsparcia.

Rozporządzenie było związane z potrzebą udzielenia wsparcia finansowego właścicielom albo armatorom jachtów komercyjnych, którzy wskutek wprowadzonego rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. z 2022 r. poz. 340), na terenie Rzeczypospolitej Polskiej od dnia 20 marca 2020 r. do odwołania stanu epidemii, związanego z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, zwanym „koronawirusem”, nie mogli prowadzić działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim, polegającej na odpłatnym udostępnieniu jachtu komercyjnego w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie. Biorąc powyższe pod uwagę, należy więc wskazać, że armatorzy jednostek pływających do czasu wejścia w życie projektowanej ustawy pozbawieni zostali systemowego ochronnego rozwiązania umożliwiającego przebranzowanie lub restrukturyzację prowadzonej działalności gospodarczej, która w pełni pokryłaby straty spowodowane wprowadzeniem w dniu 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim.

Jednocześnie należy wskazać, że ww. rozporządzenie oraz jego wdrożenie było przedmiotem kontroli Najwyższej Izby Kontroli, która w swoim raporcie negatywnie oceniła sposób jego wdrożenia. Biorąc powyższe pod uwagę, należy zauważyć, że alternatywna metoda udzielenia wsparcia finansowego przez wydanie rozporządzenia przez Ministra Infrastruktury mogłaby spotkać się z podobną krytyką. Wobec powyższego projektowana ustawa wydaje się jedyną możliwością udzielenia rekompensaty za straty poniesione przez armatorów jednostek pływających spowodowane wprowadzeniem w dniu 1 stycznia 2020 r. całkowitego zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim.

Projektowana ustawa nie przewiduje wykluczenia wnioskodawców, którzy uzyskali wsparcie finansowe na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 czerwca 2020 r. w sprawie szczegółowych warunków wsparcia finansowego właścicieli albo armatorów jachtów komercyjnych, z których są prowadzone połowy rekreacyjne.

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

Projektowana ustawa określa zadania i właściwość organów w zakresie wsparcia finansowego armatorów jednostek pływających, warunki, tryb przyznawania i wypłaty wsparcia finansowego armatorom jednostek pływających w związku z zaprzestaniem wykorzystywania danej jednostki pływającej do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, oraz warunki i tryb zwracania tego wsparcia finansowego – w związku z wprowadzeniem od dnia 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim.

Zakończenie prowadzenia działalności gospodarczej polegać ma na zaprzestaniu odpłatnego udostępniania danej jednostki pływającej w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie (art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim). Zakończenie prowadzenia ww. działalności gospodarczej w przypadku przyznania wsparcia finansowego będzie oznaczało zaprzestanie świadczenia ww. usług na jednostce pływającej, której dotyczył złożony wniosek o przyznanie wsparcia finansowego.

W przypadku zakończenia przez armatora jednostki pływającej prowadzenia działalności gospodarczej – odpis pełny z KRS albo pobrany samodzielnie wydruk komputerowy odpisu pełnego z KRS, które zawierają wpis informacji o wykreśleniu z KRS, albo zaświadczenie o wykreśleniu z CEIDG albo samodzielnie pobrany wydruk komputerowy z CEIDG.

Projektowana ustawa przewiduje wsparcie finansowe skierowane do armatorów jednostek pływających, w przypadku kiedy armator jednostki pływającej przekazał jednostkę pływającą do złomowania albo zobowiązał się do przekazania jednostki pływającej do złomowania w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego, albo nieodpłatnie przekazał jednostkę pływającą organowi administracji publicznej albo szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej.

Umowa zawarta między armatorem jednostki pływającej a podmiotem wykonującym złomowanie jednostki pływającej przewiduje, że złomowanie zostanie zrealizowane w terminie nie dłuższym niż dwa lata od dnia jej zawarcia.

Potwierdzeniem faktu przekazania jednostki pływającej do złomowania jest oświadczenie dołączane do wniosku składanego przez armatora jednostki pływającej, lub przekazane przez podmiot, który będzie wykonywał złomowanie jednostki pływającej, w przypadku gdy armator zobowiąże się do złomowania jednostki w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego.

Armatorzy jednostek pływających będą składać wnioski do dyrektorów urzędów morskich, którzy będą podmiotami uprawnionymi do udzielenia wsparcia finansowego z budżetu państwa. W przypadku gdy armator jednostki pływającej wnioskuje o wsparcie finansowe za przekazanie jednostki pływającej do złomowania albo zobowiązanie się do przekazania jednostki pływającej do złomowania w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia finansowego, albo nieodpłatne przekazanie jednostki pływającej organowi administracji publicznej albo szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej – więcej niż jednej jednostki pływającej, składa jeden wniosek dotyczący łącznie wszystkich jednostek pływających.

Wysokość wsparcia finansowego obliczana jest na podstawie wartości objętości jednostki pływającej (V), obliczanych dla poszczególnych jednostek pływających według wzoru: $V = L \times B \times H \times 0,25$, gdzie poszczególne symbole oznaczają: L – długość całkowitą jednostki pływającej [m], B – szerokość maksymalną jednostki pływającej [m], H – wysokość boczną jednostki pływającej [m], 0,25 – współczynnik zmniejszający prostopadłościan $L \times B \times H$, przy czym kwota wsparcia finansowego dla jednostki pływającej o wartości objętości jednostki pływającej obliczonej zgodnie z ww. wzorem:

- 1) mniejszej niż 10 V – wynosi 19 655 zł za 1 V;
- 2) od 10 V do mniejszej niż 25 V – wynosi 18 975 zł za 1 V;
- 3) od 25 V do mniejszej niż 50 V – wynosi 18 285 zł za 1 V;
- 4) powyżej 50 V wynosi 1 200 000 zł.

Należy wskazać, że nie wszystkie jednostki posiadają świadectwo pomiarowe. W związku z powyższym przyjęto rozwiązanie tożsame z wynikającym z załącznika do ustawy o bezpieczeństwie morskim, służącym do szacunkowego określenia pojemności brutto dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto, w celu naliczania opłat, np. opłaty za inspekcję statku. Ww. sposób obliczania wsparcia finansowego przyjęto w wyniku szerokich konsultacji ze stroną społeczną. Ze względu na dostępność wymaganych wartości w kartach bezpieczeństwa jachtów oraz świadectwach klasy wydanych przez Polski Rejestr Statków lub orzeczeniach zdolności żeglugowej wydanych przez Polski Związek Żeglarski pozwoli to uniknąć ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z wyceną jednostek na podstawie wzorów określonych w Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. poz. 247, z późn. zm.).

Dyrektor urzędu morskiego po rozpatrzeniu wniosków przekazuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zestawienie zawierające numery identyfikacji podatkowej (NIP) armatorów jednostek pływających składających wnioski oraz planowaną wysokość wsparcia finansowego w celu podziału środków finansowych między armatorów jednostek pływających, którzy złożyli pozytywnie zweryfikowane wnioski.

Limit środków finansowych przeznaczonych na wsparcie finansowe wynosi 50 mln zł.

W przypadku gdy sumaryczna wysokość wsparcia finansowego wynikająca z wniosków, które zostały pozytywnie zweryfikowane, przekracza limit środków finansowych, wysokość wsparcia finansowego przysługującego armatorom jednostek pływających pomniejsza się proporcjonalnie, o czym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje dyrektorów urzędów morskich.

Wsparcie finansowe będzie udzielane:

- 1) wyłącznie raz na daną jednostkę pływającą;
- 2) od dnia wydania przez Komisję Europejską decyzji o zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym, do dnia 31 grudnia 2025 r.

Wsparcie finansowe przyznawane w ramach projektowanej ustawy nie jest pomocą udzielaną w sektorze rybołówstwa i akwakultury.

Na podstawie informacji przekazanych przez Sztab Kryzysowy Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego wartość szacunkowa jednostek z przeznaczeniem na złomowanie na dzień 1 stycznia 2020 r. waha się od 100 tys. zł do 900 tys. zł za jedną jednostkę.

Inne formy wsparcia niż wskazana wyżej nie są projektowane.

Odnosząc się do podjęcia alternatywnych w stosunku do uchwalenia projektowanej ustawy środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu, należy wskazać, że zgodnie z art. 15ma ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych – w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii oraz w okresie 12 miesięcy po ich odwołaniu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może przeznaczać środki budżetu państwa z części, której jest dysponentem, na wsparcie właścicieli albo armatorów jednostek pływających, o których mowa w art. 5 pkt 9 ustawy o bezpieczeństwie morskim, w przypadku gdy prowadzona przez nich działalność, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c tej ustawy, nie może być kontynuowana w następstwie wystąpienia COVID-19.

Wsparcie finansowe udzielone na podstawie ww. artykułu ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych zostało przekazane do właścicieli lub armatorów jednostek pływających w 2020 r., jednak w opinii strony społecznej było one niewystarczające.

W przypadku innej grupy, jaką są właściciele komercyjnych statków rybackich, w ramach programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027, wdrażającego w Polsce Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1139 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/1004 (Dz. Urz. UE L 247 z 13.07.2021, str. 1)), w grudniu 2023 r. i w styczniu 2024 r. ogłoszono nabory wniosków na działanie 1.7 Trwałe zaprzestanie działalności połowowej – złomowanie albo przekwalifikowanie statku rybackiego, łącznie na kwotę 315 000 000 zł.

Pomoc w ramach działania 1.7 Trwałe zaprzestanie działalności połowowej – złomowanie albo przekwalifikowanie statku rybackiego przyznawana jest właścicielowi statku rybackiego, przy użyciu którego jest wykonywane rybołówstwo komercyjne, w formie finansowania na podstawie stawek jednostkowych w wysokości:

- 1) 139 000 zł oraz 24 000 zł dodatku rekompensacyjnego – dla statków rybackich o pojemności brutto mniejszej niż 1 GT,
- 2) 81 000 zł za każde GT oraz 116 000 zł dodatku rekompensacyjnego – dla statków rybackich o pojemności brutto od 1 GT do mniejszej niż 10 GT,
- 3) 46 000 zł za każde GT oraz 466 000 zł dodatku rekompensacyjnego – dla statków rybackich o pojemności brutto od 10 GT do mniejszej niż 25 GT,
- 4) 50 000 zł za każde GT oraz 744 000 zł dodatku rekompensacyjnego – dla statków rybackich o pojemności brutto od 25 GT do mniejszej niż 50 GT,
- 5) 3 243 500 zł – dla statków rybackich o pojemności brutto równej lub większej niż 50 GT

– z tym że w przypadku przekwalifikowania statku rybackiego na działalność dochodową wysokość stawek jednostkowych pomniejsza się o 10 %.

Dodatkowo uruchomiono dwa nabory wniosków na działanie 1.7 Trwałe zaprzestanie działalności połowowej – utrata miejsca pracy na statku rybackim, w łącznej wysokości 79 000 000 zł.

Pomoc w ramach działania 1.7 Trwałe zaprzestanie działalności połowowej – utrata miejsca pracy na statku rybackim jest przyznawana w formie rekompensaty, w wysokości:

- 1) 200 000 zł – armatorowi statku rybackiego, którego złomowania albo przekwalifikowania dokonano;
- 2) 200 000 zł – rybakowi, w przypadku gdy wykonywał on pracę na statku rybackim przez co najmniej 10 lat przed dniem utraty miejsca pracy na statku rybackim, którego złomowania albo przekwalifikowania dokonano;
- 3) 100 000 zł – rybakowi, w przypadku gdy wykonywał on pracę na statku rybackim przez co najmniej 5 lat przed dniem utraty miejsca pracy na statku rybackim, którego złomowania albo przekwalifikowania dokonano.

Dodatkowo z Priorytetu 1 – Funduszy Europejskich dla Rybactwa na lata 2021–2027 podmioty, które nie przystąpiły do trwałego zaprzestania działalności połowowej, będą mogły uzyskać wsparcie finansowe, m.in. w ramach następujących działań: kapitał ludzki, innowacje, dywersyfikacja działalności rybackiej, poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy, tymczasowe zaprzestanie działalności połowowej, ochrona środowiska naturalnego i zmniejszenie wpływu działalności rybackiej na środowisko.

Brak jest alternatywnej możliwości rozwiązania problemu.

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

Z informacji posiadanych przez Ministra Infrastruktury wynika, że w innych państwach członkowskich nie prowadzono prac nad podobnymi programami wsparcia z budżetu państwa dla armatorów jednostek pływających. Do końca 2019 r. armatorzy jednostek pływających innych państw Unii Europejskiej prowadzący swoją działalność na obszarach, na których od dnia 1 stycznia 2020 r. został wprowadzony zakaz połowu dorsza, korzystali jedynie ze wsparcia funduszy unijnych w ramach wsparcia z Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego na rzecz rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność. Natomiast takie wsparcie finansowe, ze względu na jego ograniczoną wysokość i potrzebę zakończenia obecnie prowadzonej działalności gospodarczej, nie było wykorzystywane przez armatorów jednostek pływających w Polsce.

Należy wskazać, że od dnia 1 stycznia 2020 r. wprowadzono całkowity zakaz połowu dorsza na tych obszarach Morza Bałtyckiego, gdzie występują największe stada dorsza bałtyckiego (tj. podrejony 24–26), czyli na rejonach obejmujących cały polski obszar morski. Stąd też należy przyjąć, że w innych krajach wsparcie finansowe nie było tak zasadne jak w Polsce, a armatorzy jednostek pływających prowadzący działalność polegającą na wykonywaniu usługi morskiego transportu osobowego w zakresie przewozu osób uprawiających rybołówstwo nie mogli skorzystać ze wsparcia z Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
armatorzy jednostek pływających	ok. 98 jednostek	Informacje ze Sztabu Kryzysowego Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego	Złomowanie lub przekazanie jednostki pływającej.
Urzędy Morskie	2	Dane własne MI	Rozpatrywanie wniosków o przyznanie wsparcia finansowego oraz wydawanie decyzji w tym zakresie. Wydawanie decyzji o ustaleniu i zwrocie nienależnie pobranego wsparcia finansowego.
Wojewódzkie Sądy Administracyjne	2		Rozpatrywanie skarg na decyzje w sprawie przyznania wsparcia albo decyzje o ustaleniu i zwrocie nienależnie pobranego wsparcia finansowego.
Naczelny Sąd Administracyjny	1		Rozpatrywanie skarg kasacyjnych na wyroki Wojewódzkich Sądów Administracyjnych w sprawie przyznania wsparcia albo ustalenia i zwrotu nienależnie pobranego wsparcia finansowego.
Szkoły publiczne	Brak informacji		Otrzymanie jednostki pływającej.
Krajowa Administracja Skarbowa	Brak informacji		Prowadzenie postępowań egzekucyjnych w sprawach nienależnego otrzymania wsparcia lub wsparcia finansowego w nienależnej wysokości.
Organy administracji publicznej	Brak informacji		Otrzymanie jednostki pływającej.

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

Do czasu przygotowania wpisu do Wykazu prac legislacyjnych odbyły się spotkania przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury ze Sztabem Kryzysowym Rybołówstwa Rekreacyjnego oraz przedstawicielami Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. W dniu 20 lutego 2024 r. w siedzibie Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi odbyło się spotkanie przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi z przedstawicielami środowiska armatorów rybołówstwa rekreacyjnego. Natomiast w dniu 1 marca 2024 r. w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi odbyło się robocze spotkanie przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Oba spotkania miały na celu wypracowanie rozwiązań umożliwiających udzielenie wsparcia finansowego armatorom jachtów komercyjnych. W wyniku przeprowadzonych spotkań zarówno z przedstawicielami Sztabu Kryzysowego jak i Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi oszacowano liczbę jednostek, szacunkowe koszty wsparcia finansowego, przedstawiono propozycje rozwiązań i sposoby osiągnięcia zamierzonego celu.

Z uwagi na zakres projektowanej ustawy, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów organizacji pracodawców oraz zadań związków zawodowych, nie podlegała ona opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projektowana ustawa została przedstawiona w ramach konsultacji publicznych trwających 31 dni oraz w ramach opiniowania trwającego 30 dni następującym podmiotom:

- 1) Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego;
- 2) Stowarzyszenie Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego w Darłowie;

- 3) Związek Miast i Gmin Morskich;
- 4) Związek Małych Portów Morskich;
- 5) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 6) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 7) Forum Związków Zawodowych;
- 8) Konfederacja Lewiatan;
- 9) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 10) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 11) Związek Pracodawców Business Centre Club;
- 12) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 13) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 14) Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
- 15) Polski Rejestr Statków S.A.;
- 16) Polski Związek Żeglarski;
- 17) Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE;
- 18) Polskie Forum Technologii Morskich;
- 19) Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Po nadesłaniu blisko 100 uwag w ramach opiniowania, konsultacji publicznych oraz konsultacji międzyresortowych w dniu 4 grudnia 2024 r. w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury w formie stacjonarnej, a także w formule on-line, miało miejsce spotkanie podsumowujące przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury z przedstawicielami środowiska armatorów jednostek pływających (m.in. Sztabu Kryzysowego Rybołówstwa Rekreacyjnego, Stowarzyszenia Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego w Darłowie).

Należy również wskazać, że projektowana ustawa była konsultowana wewnętrznie przez ww. stowarzyszenia, co zapewniło szeroki udział strony społecznej.

Projektowana ustawa, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677), oraz wyniki konsultacji publicznych i opiniowania zostały zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowana ustawa nie dotyczy również spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232, z późn. zm.).

Konsultacje publiczne projektowanej ustawy odbywały się w III i IV kwartale 2024 r. Odbyło się również spotkanie z przedstawicielami strony społecznej, podczas którego omówiono projektowaną ustawę.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	-50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-50
budżet państwa	-50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-50
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	-50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-50
budżet państwa	-50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-50
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Limit środków finansowych przeznaczonych na przyznanie wsparcia finansowego wynosi 50 mln zł w 2025 r. Wsparcie finansowe będzie udzielone w ramach wydatków części budżetowej 21 – Gospodarka morska przy uwzględnieniu środków rezerwy celowej budżetu państwa. W przypadku przekroczenia kwoty limitu, tj. 50 mln zł, kwota wsparcia zostanie pomniejszona proporcjonalnie dla wszystkich wnioskodawców, których wnioski zostały pozytywnie rozpatrzone.
---------------------	---

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Dane uzyskane na podstawie informacji otrzymanych ze Sztabu Kryzysowego Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego na temat jednostek oraz ich wartości szacunkowej. Proponowana kwota wsparcia finansowego wynikająca z przyjętego sposobu jej obliczenia jest proporcjonalna do wielokrotności średniej wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w latach 2020–2025. Zgodnie z Komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 9 lutego 2024 r. w sprawie przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w 2023 r. przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w 2023 r. wyniosło 7 155,48 zł, co w skali roku dało 85 865,76 zł. Ponadto prowadzący działalność w ciągu pięciu lat od wprowadzenia zakazu połowu dorsza ponosili koszty opłat portowych, ubezpieczeń, podatków oraz wynagrodzeń pracowników. Kwoty te pozwolą zapewnić byt armatorom jednostek pływających oraz ich rodzinom w sytuacji braku możliwości prowadzenia dalszej działalności i konieczności kosztownego zutylizowania jednostek.						
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 2024 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	50	0	0	0	0	50
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak oddziaływania.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wsparcie finansowe ma na celu ograniczenie negatywnych skutków społecznych i gospodarczych spowodowanych wprowadzeniem przez Komisję Europejską w dniu 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim, co uniemożliwia uzyskanie dochodowości na świadczonych przez armatorów jednostek pływających usługach.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak oddziaływania.						
	osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby starsze	Brak oddziaływania.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		W dniu 6 marca 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury zwróciło się do Sztabu Kryzysowego Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego oraz innych zainteresowanych podmiotów z prośbą o przekazanie informacji w celu identyfikacji: liczby jednostek, ich wartości szacunkowej na dzień złożenia wniosku o przyznanie wsparcia finansowego (określonej w oparciu o dostępne materiały dowodowe, w tym m.in. oficjalne wyceny rzeczoznawcy lub dane zawarte w polisach ubezpieczeniowych jednostek). Na podstawie otrzymanych informacji, które wpływały do Ministerstwa Infrastruktury do dnia 25 marca 2024 r., oszacowano liczbę oraz wartość jednostek na dzień 1 stycznia 2020 r. Liczbę jednostek oszacowano na 98, natomiast ich deklarowana wartość waha się od 100 tys. zł do 900 tys. zł za jeden jacht. W dniu 4 grudnia 2024 r. w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury w formie stacjonarnej, a także w formule on-line, miało miejsce spotkanie podsumowujące przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury z przedstawicielami środowiska armatorów jednostek pływających (m.in. Sztabu Kryzysowego Rybołówstwa Rekreacyjnego, Stowarzyszenia Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego w Darłowie), gdzie przyjęto zaproponowaną zmianę kryterium wyceny jednostki pływającej na podstawie wartości objętości jednostki pływającej. Wejście w życie projektowanej ustawy będzie miało wpływ na sektor finansów publicznych, tj. na wydatki budżetu państwa, przez przeznaczenie 50 mln zł w ramach części budżetowej 21 – Gospodarka morska.						

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	
Wprowadzenie projektowanej ustawy w życie będzie miało jedynie jednorazowy i marginalny wpływ na zwiększenie liczby dokumentów i procedur. Przewiduje się, że zaangażowanie urzędów morskich będzie jednorazowe i dzięki doświadczeniu pracowników tych instytucji proces udzielania wsparcia przebiegnie w sposób sprawny i bezproblemowy.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana ustawa przewiduje wsparcie finansowe określonej grupy armatorów jednostek pływających, którzy zostali narażeni na straty spowodowane wprowadzeniem w dniu 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim. Uzyskane wsparcie finansowe umożliwi m.in. zmianę profilu prowadzonej działalności, co przyczyni się pośrednio do utrzymania i rozwoju lokalnych armatorów jednostek pływających, a w konsekwencji przyniesie pozytywne skutki finansowe w postaci wpływu podatków ze świadczonych usług do budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☒ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana ustawa może prowadzić do zwiększenia obciążenia sądów administracyjnych w przypadku składania przez wnioskodawców skarg od rozstrzygnięć sprawy, ponieważ zgodnie z przepisami projektu w zakresie trybu rozpatrywania wniosku o przyznanie wsparcia finansowego stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.). Projektowana ustawa przyczyni się do rozwoju regionalnego, ponieważ armatorzy jednostek pływających zainwestują otrzymane wsparcie finansowe w inne gałęzie prowadzonej działalności gospodarczej, najczęściej prowadzone na terenie tej samej gminy.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłosi informację o programie wsparcia finansowego na podstawie projektowanej ustawy, publikując treść tej informacji na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu zapewniającego jego obsługę. Informacja ta określi: 1) dzień rozpoczęcia oraz dzień upływu terminu składania wniosków o przyznanie wsparcia finansowego; 2) wzór wniosku o przyznanie wsparcia finansowego. W przypadku projektowanej ustawy uzasadnionym jest skrócenie terminu wejścia w życie przedmiotowego aktu normatywnego z uwagi na pilną konieczność zapewnienia podstaw prawnych dla udzielania pomocy publicznej w celu wspierania przedsiębiorstw objętych projektowaną ustawą, dlatego zaproponowano, że ustawa wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Efekt udzielenia wsparcia będzie mierzony przez szczegółową analizę przeprowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej po zakończeniu udzielania wsparcia finansowego, w szczególności przez zgromadzenie informacji o kwotach udzielonego wsparcia, ilości jednostek zezłomowanych i przekazanych. Źródłem informacji o ilości jednostek pływających faktycznie przekazanych do złomowania będą umowy zawarte między armatorami jednostek pływających a podmiotami wykonującymi złomowanie, oświadczenia tych podmiotów o przyjęciu jednostek pływających do złomowania oraz oświadczenia o zakończeniu złomowania. Natomiast w przypadku przekazania, źródłem informacji będą dokumenty potwierdzające nieodpłatne przekazanie jednostek pływających organom administracji publicznej albo szkołom publicznym.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Tabela w zakresie informacji otrzymanych ze Sztabu Kryzysowego Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego.		

załącznik do OSR

Lp.	Nazwa jednostki	Długość całkowita
1	Admirał	20,30 m
2	Admirał II	19,07 m
3	Admirał III	21,48 m
4	Alisia	16,98 m
5	Alvan	14,90 m
6	Amelia Bis	12,50 m
7	Amelia Max	17,78 m
8	An-Ja	14,94 m
9	Ark	19,80 m
10	Arkun	13,30 m
11	Arthus	21,38 m
12	Athena	23,96 m
13	Athlon	17,68 m
14	Athlon II	19,10 m
15	Bacalao	14,15 m
16	Balbina	17,70 m
17	Baltic Condor	15,00 m
18	Baltic Lady II	23,98 m
19	Balticsafari	9,00 m
20	Beti-M	14,00 m
21	Blanka	15,90 m
22	Bomik	12,00 m
23	Bursztyn A	15,50 m
24	Darłowiak	17,14 m
25	Dionizos	21,17 m
26	Doktor Lubecki	24,57 m
27	Dromon	20,64 m
28	ELVIS III	8,48 m
29	Flamenco	17,80 m
30	FYLGIA	9,0m
31	Greta B	8,60 m
32	Hanter	10,00 m
33	Harpun AG	19,00 m
34	Hektor AG	17,00 m
35	Henryk Sz	17,60 m
36	Hydra	17,75 m
37	Hydrograf	17,80 m
38	Ivonne T	22,40 m
39	Iwan	11,16 m
40	James Cook	20,20 m
41	Jurny	16,80 m
42	Kaba	10,77 m
43	Kanis	9,80 m

44	Kathrina	9,00 m
45	Kolias	23,98 m
46	Kornelia-Zuza	19,05 m
47	Kpt.Wiśniewski	15,00 m
48	Księżna Łeby	19,00 m
49	LADY MAGDALEN	8,00 m
50	Łajbek	10,50 m
51	Łowca K	16,34 m
52	Marcel	15,00 m
53	Marinero	8,48 m
54	Marinero II	8,48 m
55	Marinero II	7,49 m
56	Maximuss	13,50 m
57	MC Feniks	25,00 m
58	Miętus	13,50 m
59	Missisipi	18,00 m
60	Mors D	15,70 m
61	Morski Patrol	14,99 m
62	Nautic	17,00 m
63	Nautic II	16,60 m
64	Neptun W	17,50 m
65	Nordykk	18,50 m
66	North Star	26,45 m
67	Nurek	17,00 m
68	Nurek II	17,00 m
69	Orka One	14,90 m
70	Patrolla II	14,07 m
71	Paweł	17,20 m
72	Paweł Sz	15,30 m
73	Pegazus One	16,00 m
74	Pelican	17,50 m
75	Perseusz	15,60 m
76	Pilker	14,40 m
77	Pilot 55	17,38 m
78	Rebok	12,90 m
79	Sea Angel	16,75 m
80	Sea Angler	14,40 m
81	Shannon	15,54 m
82	Solon	17,88 m
83	Sparky	14,86 m
84	Spinio	12,96 m
85	Szmugler	19,70 m
86	Sztorm V	13,50 m
87	Szyper	18,05 m
88	Wioleta-Za	13,80 m

89	Zenit	32,00 m
90	Złota Rybka	21,09 m
91	Zosia K	12,20 m
92	EMILJADA III	10,00 m
93	ALI III	10,00 m
94	Merry Lene	10,00 m
95	SEZAR	12,00 m
96	Dickman	13,15 m
97	HUNTER	10,61 m
98	Gustaw G2	11,2 m

Raport z konsultacji publicznych i opiniowania

projektu ustawy o pomocy państwa skierowanej do armatorów jednostek pływających w związku z wprowadzeniem zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim (UD 104)

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych.

Jednocześnie, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt został przekazany do konsultacji publicznych i opiniowania (z terminem 31 dni na zgłaszanie uwag) do podmiotów wyszczególnionych w pkt 5 Oceny Skutków Regulacji.

Uwagi do projektu przekazali: Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego, Stowarzyszenie Armatorów Rybołówstwa Rekreacyjnego, Stowarzyszenie Ekologiczno-Kulturowe Nasza Ziemia, Polski Związek Żeglarski, Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego oraz osoby prywatne.

W wyniku konsultacji publicznych i opiniowania projekt został częściowo skorygowany. Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury do poszczególnych uwag przedstawiono w załączonej do raportu tabeli.

Żaden z podmiotów podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Na obecnym etapie prac nie dokonywano uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

L.P.	Podmiot wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi/propozycja zmiany zapisu	Stanowisko do uwagi
1	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	art. 2 pkt 10, Art. 3 ust. 2 pkt 1	W zapisanej ustawie nie ma żadnej wzmianki odnoszącej się do opłat poniesionych za zezłomowanie jednostki. Jeżeli Ministerstwo kieruje pomoc do Właścicieli lub Armatorów to wszystkie koszty z tym związane powinno pokryć. Nie ma żadnego zapisu jakie warunki należy spełnić, żeby otrzymać zaświadczenie o przyjęciu lub zezłomowaniu jednostki. Dodatkowo proponujemy możliwość zezłomowania jednostki metodą gospodarczą w miejscu wyznaczonym przez Kapitanat/ Zarząd portu danego portu zgodnie z obowiązującymi przepisami, jak również dopuścić oprócz stoczni inne firmy usługowe, które przyjmą i zezłomują jednostki RR zgodnie z obowiązującymi przepisami. Proponujemy dopuścić oświadczenie armatora, że zezłomuje statek w 60 dni od chwili otrzymania wsparcia, tak samo jak w przypadku kasacji w Rybołówstwie Komercyjnym. Uzasadnienie: W większości portów nie ma takich stoczni, a statki są w bardzo złym stanie technicznym, mają niesprawne napędy, wielokrotnie poprzez podtapianie się. Te jednostki nie mogą opuszczać swojego portu ze względu bezpieczeństwa. Statki muszą być złomowane w portach macierzystych.	Uwaga częściowo uwzględniona, dopuszczono przedstawienie oświadczenia o zobowiązaniu się do zezłomowania jednostki w terminie 120 dni od dnia otrzymania wsparcia. Zmieniono definicję złomowania jednostek.
2	UOKiK	art. 1 uwaga ogólna	Dotyczy on pomocy w związku ze stratami poniesionymi przez armatorów jednostek pływających, w ramach prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim ¹ , które zostały spowodowane wprowadzeniem w dniu 1 stycznia 2020 r. zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim. Ww. przepis definiuje „jacht komercyjny”, tzn. statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej na: a) odpłatnym przewozie osób, b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych, c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie, d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą, e) każdym innym odpłatnym wykorzystaniu lub udostępnianiu statku o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów. Z informacji tych wynika, że projektowana pomoc odnosi się w istocie do wypożyczania jachtów m.in. na potrzeby rekreacyjnego lub sportowego połowu ryb, a więc, co do zasady, powinna podlegać przepisom ogólnym dotyczącym udzielania pomocy publicznej (a nie np. pomocy w zakresie działalności dotyczącej rybołówstwa). Jednak, z pkt 15 komunikatu Komisji Wytyczne do analizy pomocy państwa w sektorze rybołówstwa i akwakultury ² wynika, że mają one zastosowanie do wszelkiego rodzaju pomocy przyznawanej w sektorze rybołówstwa i akwakultury, a w pkt 23 lit. g ww. wytycznych	Uwaga uwzględniona. Do uzasadnienia i OSR wprowadzono zapis, że wsparcie przyznawane w ramach projektowanego rozporządzenia nie jest pomocą udzielaną w sektorze rybołówstwa i akwakultury.

			wyjaśniono, że „sektor rybołówstwa i akwakultury” oznacza sektor gospodarki, który obejmuje wszelką działalność związaną z produkcją i przetwarzaniem produktów rybołówstwa lub akwakultury oraz obrotem nimi. Co więcej, zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. ustalającego uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/124 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach³ (dalej: rozporządzenie 2019/1838), na podstawie którego od dnia 1 stycznia 2020 r. wprowadzono całkowity zakaz połowu dorsza na obszarach Morza Bałtyckiego, może mieć ono również zastosowanie do połowów rekreacyjnych. W związku z tym, że pomoc publiczna w sektorze rolnictwa i rybołówstwa jest udzielana na podstawie odrębnych, specyficznych przepisów, a przepisy ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej⁴ (dalej: ustawa o postępowaniu), odpowiednio rozdzielają kompetencje Prezesa UOKiK oraz ministra właściwego do spraw rolnictwa, w zależności od tego czy pomoc publiczna jest pomocą przeznaczoną dla sektora rolnictwa i rybołówstwa, konieczne jest jednoznaczne ustalenie z ww. ministrem, czy pomoc określona w projekcie wchodzi w zakres pomocy w rybołówstwie.	
3	Polski Związek Żeglarski	art. 2 pkt 3	sugerujemy zmianę zapisu „(...) do prowadzenia działalności, o której mowa w pkt. 2” na: „(...) do prowadzenia działalności, o której mowa w pkt. 5”;	Uwzględniono.
4	UOKiK	art. 2 pkt 4	art. 2 pkt 4 zgodnie z którym operat szacunkowy jednostki, stanowiący podstawę do określenia wysokości pomocy (np. w przypadku złomowania w projekcie przyjmuje się, że wartość pomocy będzie wynosiła 100% wartości wskazanej w operacie szacunkowym), sporządzany jest według stanu na dzień 1 stycznia 2020 r. Biorąc pod uwagę znaczący upływ czasu, wątpliwości budzi możliwość przygotowania takiego dokumentu. Ponadto, wydaje się, że określanie wartości pomocy na podstawie przeszłej wartości jednostki (wartości sprzed kilku lat) może nie zostać uznane za proporcjonalne przez Komisję Europejską. W związku z powyższym, ww. operat powinien być sporządzony na podstawie wartości danej jednostki wg stanu na dzień złożenia wniosku. W przypadku podtrzymania aktualnego brzmienia tego przepisu, niezbędne będzie przedstawienie KE szczegółowego uzasadnienia dla tego przepisu	Nie uwzględniono, w wyniku konsultacji ze stroną społeczną zmianie uległ sposób obliczania wartości jednostek.
5	Polski Związek Żeglarski	art. 2 pkt 4	sugerujemy uzupełnienie zapisu: „operat szacunkowy – operat szacunkowy jednostki sporządzony według stanu na dzień 1 stycznia 2020 r. przez podmiot, który wydał świadectwo klasy lub orzeczenie zdolności żeglugowej po przeglądzie statku w rozumieniu art. 5 pkt 19 ustawy o bezpieczeństwie morskim” i dodanie: „lub przez podmiot upoważniony na podstawie art. 26 ust 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i rozporządzenia Ministra transportu, Budownictwa i	Nie uwzględniono, w wyniku konsultacji ze stroną społeczną zmianie uległ sposób obliczania wartości jednostek.

			Gospodarki Morskiej w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m (Dz. U. 2012 pozycja 79)". Komentarz: w w/w punkcie projektu dopuszcza się sporządzenie operatu przez oba podmioty, które mogą wydawać orzeczenia zdolności żeglugowej, tj. Polski Związek Żeglarski i Polski Rejestr Statków (PRS), jednakże przywołana podstawa prawna (art. 5 pkt. 19 ustawy o bezpieczeństwie morskim) odnosi się tylko do PRS. Sugerujemy dodanie podstawy prawnej będącej odniesieniem do uprawnień nadanych PZZ lub pozostawienie zapisu bez przywoływania podstawy prawnej;	
6	SARR (Jacek Stefański)	Art. 2 pkt 5	Powinno chodzić o działalność gospodarczą z CIDG 5010z jako przeważająca.	Nie uwzględniono
7	SARR (Jacek Stefański)	Art. 2 pkt 6	Powinno chodzić o działalność gospodarczą z CIDG 5010z jako przeważająca	Nie uwzględniono
8	Jarosław Dampc	Art. 2 pkt 7, Art. 3 ust. 2 pkt 1-4, Art. 4. 1	Przychód jako nieodpowiednie kryterium naliczania wsparcia Ustawa przewiduje naliczanie rekompensaty na podstawie przychodu, co jest kolejnym problematycznym aspektem proponowanego rozwiązania. Przychód nie odzwierciedla faktycznych dochodów ani rzeczywistych strat ponoszonych przez przedsiębiorców, co czyni go nieadekwatnym wskaźnikiem w kontekście obliczania wsparcia finansowego. Przedsiębiorca mógł ponosić znaczące koszty związane z utrzymaniem i eksploatacją jednostki, inwestycjami w jej modernizację, czy podnoszeniem jakości świadczonych usług . W wielu przypadkach koszty te mogą być znaczne, co powoduje, że faktyczne dochody przedsiębiorcy były dużo niższe od jego przychodu. Opieranie rekompensaty na przychodzie pomija te wydatki, co powoduje, że wsparcie jest zdecydowanie zbyt niskie w stosunku do rzeczywistych strat. Przedsiębiorcy, którzy inwestowali w swoje jednostki, np. poprzez zakup nowych łodzi, modernizację sprzętu czy podniesienie standardu usług, ponosili znaczne koszty, które nie znajdują odzwierciedlenia w przychodzie. Takie inwestycje miały na celu zwiększenie konkurencyjności i efektywności przedsiębiorstwa, co w obecnej sytuacji okazuje się stratą, której ustawa w żaden sposób nie rekompensuje. Lepszym rozwiązaniem byłoby oparcie wsparcia na obrocie przedsiębiorcy, czyli całkowitym dochodzie ze sprzedaży, pomniejszonym o koszty operacyjne. Obrót bardziej realnie oddaje sytuację finansową przedsiębiorcy i daje lepszy obraz strat, które poniósł w wyniku zakazu połowu dorsza.	Nie uwzględniono, w wyniku konsultacji ze stroną społeczną zmianie uległ sposób określania wysokości wsparcia. Kryterium przychodu nie obowiązuje.
9	SARR (Jacek Stefański)	Art. 2 pkt 9	Należy wykazać poniesione straty w dokumentacji skarbowej.	Nie uwzględniono, w aktualnym projekcie ustawy nie ma obowiązku

				przedstawiania dokumentacji skarbowej
10	Stowarzyszenie Ekologiczno — Kulturowe Nasza Ziemia	art. 2 pkt 10, Art. 3 ust. 2 pkt 1	wyrażamy swoje zaniepokojenie, iż projektowana Ustawa oferuje możliwość otrzymania środków pomocowych z tytułu złomowania oraz z tytułu zaprzestania działalności, która promuje turystykę i region północnych Kaszub. Ta forma pomocowa budzi nasze wątpliwości. Biorąc pod uwagę przyszłościowe skutki zaprzestania wykonywania tego typu usług, słuszne byłoby preferowanie grupy, która „zaprzestała prowadzenia działalności w związku z ogłoszeniem zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim, tj. od dnia 30 października 2019 r. to jest dnia wydania rozporządzenia Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. ustalającego uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/124 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach, które nakłada istotne ograniczenia w połowach dorsza atlantyckiego w podrejonach ICES 22—26”, aby w przyszłości dało się odbudować tę gałąź gospodarczą.	Nie uwzględniono. W wyniku konsultacji ze środowiskiem armatorów w przeważającej części wyrażali oni chęć zezłomowania jednostek.
11	UOKiK	art. 3 ust. 1	wskazano, że wsparcie finansowe „może być udzielane przedsiębiorcy prowadzącemu działalność w przypadku kiedy armator jednostki pływającej [...]”. Ww. przepis sugeruje, że „przedsiębiorca” i „armator” to dwa różne podmioty. Natomiast, w art. 2 pkt 6 projektu, określono, że „przedsiębiorca” oznacza mikro przedsiębiorcę, małego przedsiębiorcę lub średniego przedsiębiorcę w rozumieniu art. 7 ust. 1 pkt 1–3 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców ¹⁶ , będącego armatorem jednostki pływającej. W związku z powyższym proponuję jednoznacznie wyjaśnić, jaki podmiot będzie uprawniony do otrzymania pomocy na podstawie projektu.	Uwzględniono.
12	UOKiK	art. 3 ust. 1 pkt 1	projekt w tym punkcie wskazuje, że podstawą do udzielenia pomocy może być „złomowanie”, „trwałe wycofanie” lub „przekazanie” jednostki pływającej urzędowi administracji publicznej albo szkole publicznej, niemniej jedynie pierwsze z ww. pojęć zostało zdefiniowane w słowniczku do ustawy. Wydaje się, że pozostałe pojęcia należałoby również zdefiniować, a w przypadku „przekazania” należałoby także odnieść się do kwestii ewentualnej odpłatności. Należy zauważyć, że w związku z warunkowaniem udzielenia pomocy na podstawie projektu m.in. koniecznością przekazania jednostki pływającej urzędowi administracji publicznej albo szkole publicznej, korzyść może zostać przyznana podmiotom innym niż te, którym bezpośrednio przekazywane są zasoby państwowe (tzw. korzyść pośrednia) – jeśli ww. podmioty prowadzą działalność gospodarczą. Powyższy aspekt może dodatkowo wydłużyć proces akceptacji projektu przez Komisję Europejską. Z uwagi na powyższe, proponuję ograniczyć możliwość wykorzystywania przekazanego sprzętu do działalności niebędącej działalnością gospodarczą	Uwzględniono. Dodano przepis "lub przekaze w ramach umowy darowizny jednostkę pływającą urzędowi administracji publicznej albo szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej"

13	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 3 ust 1 pkt 2	wysokość wsparcia uwarunkowana przez operat szacunkowy i średnią z rocznego przychodu jest nie do przyjęcia przez środowisko. Uzasadnienie: Operat szacunkowy jest czasochłonny i kosztowny. Jest kilku rzeczoznawców którzy mogą to zrobić, jednak z uwagi na upływ czasu jak też braku produkcji obecnych jednostek nie jest możliwe oszacowanie dziś wartości jednostek na grudzień 2019r. Nie ma obowiązku w polskim prawie przetrzymywania dokumentów skarbowych dłużej niż 5 lat, co z osobami które zgodnie z panującym prawem nie posiada dokumentów. Poza tym, zapisana w projekcie kwota połowy rocznego przychodu z lat 2015 – 2019 jest nieporozumieniem lub błędem. Środowisko postulowało o rekompensatę za utracony dochód z 10 lat. Wielu armatorów ma łączone działalności i nie są w stanie wykazać podziału za ubiegłe lata. Porównując proponowane rozwiązanie do pomocy armatorom Rybołówstwa Komercyjnego, tym drugim nie stawia się takich wymogów. Zgodnie z zapisami ustawy o wyrównywaniu szans w stosunku do Rybołówstwa Komercyjnego proponujemy analogicznie wprowadzić kwotę za GT jednostki złomowanej, jako pierwszy składnik wsparcia rekompensującego złomowanie jednostki	Nie uwzględniono, w aktualnym projekcie ustawy nie ma obowiązku przedstawiania dokumentacji skarbowej
14	SARR (Jacek Stefański)	Art. 3 ust. 2	Jakiego przychodu? W zeznaniach podatkowych brak jest rozdzielenia działalności	Nie uwzględniono, nowy projekt ustawy nie zawiera ww. przepisu.
15	Bogusław Wielento	Art. 3 ust. 2	Za trwałe wycofanie jednostki pływającej z prowadzonej działalności uznać także dokonane po 01.01.2020 roku a. sprzedaż b. zezłomowanie c. zmianę przeznaczenia Czynności te były związane z wysokimi kosztami utrzymania jednostki (załączam przykładowe faktury), sytuacją zdrowotną (choroba), innym charakterem zatrudnienia (statek badawczy, obsługa budowy farm wiatrowych)	Nie uwzględniono. Pomoc może być udzielona wyłącznie przedsiębiorcy posiadającemu jednostkę.
16	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 3 ust. 2 pkt 1 - 4	Wnosimy o zmianę podstawy obliczenia wsparcia z 50% na zapis „ podstawą obliczenia wsparcia jest pomniejszenie sumy średniego rocznego przychodu za lata 2015 – 2019 o 10%” Uzasadnienie: armatorzy, którzy zdecydują się na pozostawienie jednostki ponosili przez okres 5 letni ogromne nakłady finansowe na utrzymanie jednostek sprawnych i posiadających wszystkie wymagane przepisami dokumenty. Te jednostki nadal mogą przynosić wymierne korzyści dla skarbu państwa w postaci podatków oraz krzewić kulturę i reklamę nadmorskich miejscowości. Umożliwienie pozostanie tym jednostkom na rynku pracy jest naszym zdaniem również w interesie ministerstwa	Nie uwzględniono, w wyniku konsultacji ze stroną społeczną zmianie uległ sposób określania wysokości wsparcia. Kryterium przychodu nie obowiązuje.

17	Jarosław Dampc	Art. 3 ust. 2 pkt 1-4	Niewystarczająca wysokość wsparcia: 50% średniego rocznego przychodu Przewidziane w ustawie wsparcie, które wynosi 50% sumy średniego rocznego przychodu za lata 2015-2019, nie stanowi rzeczywistego i akceptowalnego rozwiązania dla przedsiębiorców, którzy utracili w 100% swoje zdolności zarobkowe. Po wprowadzeniu zakazu połowu dorsza, przedsiębiorcy zostali praktycznie pozbawieni możliwości wykonywania działalności zarobkowej. W takim kontekście wsparcie w wysokości jedynie 50% przychodu z przeszłych lat jest zdecydowanie niewystarczające. Aktualnie przedsiębiorcy nie mają możliwości generowania jakiegokolwiek przychodu z połowów dorsza, co oznacza, że ich zdolność do uzyskiwania przychodów spadła do zera. W tym kontekście rekompensata w wysokości 50% historycznego przychodu jest nieadekwatna, ponieważ nie uwzględnia pełnego zakresu szkód, jakie ponieśli armatorzy. Dodatkowo wysokość rekompensaty nie jest wystarczająca, aby pokryć koszty, które przedsiębiorca musi ponosić nawet w przypadku braku działalności zarobkowej. Opłaty portowe, ubezpieczenia, podatki czy wynagrodzenia pracowników stanowią stałe koszty, które nie znikają po wprowadzeniu zakazu połowu. 50% średniego przychodu nie rekompensuje tych wydatków, co prowadzi przedsiębiorców do pogłębiania się strat finansowych.	Nie uwzględniono, w wyniku konsultacji ze stroną społeczną zmianie uległ sposób określania wysokości wsparcia. Kryterium przychodu nie obowiązuje. W tym czasie armatorzy mogli wykonywać inny rodzaj działalności lub usługi transportowe, w tym w celu połowu innych organizmów.
18	Sławomir Głębocki	Art. 3 ust. 2, Art. 7 ust. 2 pkt 14	wycena generuje dodatkowe koszty, wydłuża czas podjęcia decyzji i może spowodować konflikty. Jeżeli już, to najlepiej, gdyby wyceny dokonywali pracownicy PRS. Odnośnie ustalenia wartości jednostki w/g długości, jest to sposób dla laików. Np. zakładam, że statek o długości 10 m wart jest 100.000.00 zł, to statek o dł 100 m wart jest 100.000.00 x 10= 1.000.000.00 zł, jest to absurdalne. Statki klasyfikuje się w zależności od GT synonim BRT, każdy statek powinien mieć to w dokumentach. Jeżeli nie posiada na skutek zagubienia, może odtworzyć bez problemu na podstawie posiadanej dokumentacji statku. Najbardziej obiektywnym i prostym ustaleniem wartości statku, jest kwota, na jaką był on ubezpieczony w 2019 r lub początkowa wartość jednostki podana do urzędu skarbowego, od której była naliczana amortyzacja.	Nie uwzględniono, w wyniku konsultacji ze stroną społeczną zmianie uległ sposób określania wysokości wsparcia.
19	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 3 ust. 2, Art. 7 ust. 2 pkt 14	metodyka wprowadzonych zmian Zamiast wyceny statku należy przyjąć rozwiązanie ze złomowania statków komercyjnych przyjmując GT ze świadectwa pomiarowego, świadectwa klasy jachtu lub z wzoru używanego przez urzędy morskie bez konieczności wycen. Poniżej przedstawiam wzór do wyliczenia GT: $GT=L*B*H*0,25$ Gdzie: L - długość całkowita jednostki pływającej B - maksymalna szerokość jednostki pływającej	Uwzględniono sposób obliczania wartości jednostek (w zakresie wzoru do wyliczenia GT). W wyniku konsultacji ze stroną społeczną zmianie uległy kwoty za 1GT

			H – wysokość boczna jednostki pływającej Z uwagi na fakt że wg szacunków i rozeznania Sztabu 86 statków będzie kwalifikowało się do udzielenia pomocy o łącznym tonażu 4500 GT, analogicznie do rozwiązań w rybołówstwie komercyjnym proponujemy następujące rozwiązanie z podziałem na grupy: 1) 17 000 zł za 1 GT– dla statków o pojemności brutto do 15 GT + rekompensata, 2) 15 000zł za 1 GT – dla jednostek o pojemności brutto od 16 GT do 25 GT + rekompensata, 3) 12 000 zł za 1 GT – dla statków o pojemności brutto od 26 GT do 50 GT + rekompensata, 4) 10 000 zł za 1 GT – dla statków o pojemności brutto od 51 GT do 100 GT, 5) 900 000 zł – dla o pojemności brutto powyżej 101 GT + rekompensata. Rekompensata zależna jest od liczby wędkarzy przewożonych przez statki i zapisanej w karcie bezpieczeństwa statku. Rekompensata = 10000zł x liczba wędkarzy statku. - z tym że w przypadku przekwalifikowania statku na działalność inną niż rekreacyjnych połowów prowadzonych z jego pokładu wysokość stawek jednostkowych pomniejsza się o 20%. Dodatkowo proponujemy: - 100 000zł dla armatora za trwałe zaprzestanie działalności usług transportu morskiego z pokładu jego statku dla rybołówstwa rekreacyjnego. - 50 000zł za złomowanie statku. Powyższe rozwiązanie zostało wypracowane przez MRIRW jako optymalne przy złomowaniu floty statków komercyjnych. Kwoty zostały znacząco obniżone w porównaniu ze złomowaniem floty komercyjnej	
20	SARR (Jacek Stefański)	Art. 3 ust. 3	Zawsze należy zapewnić rozdzielność finansową.	Nie uwzględniono. Uwaga nie dotyczy art. 3 ust. 3
21	UOKiK	art. 3 ust. 3 pkt 2	wskazuje, że wsparcie finansowe określone w projekcie udzielane będzie od dnia 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2026 r., nie wcześniej jednak niż od dnia wydania przez Komisję Europejską decyzji zezwalającej na stosowanie środka pomocy. W tym zakresie należy zauważyć, że projektowana pomoc nie jest standardowa (nie jest powszechnie udzielana, a więc nie ma bogatej praktyki decyzyjnej Komisji Europejskiej w tym zakresie). Z uwagi na powyższe, biorąc pod uwagę długość procesu legislacyjnego, konieczność uzyskania zgody Rady Ministrów na notyfikację, a także długotrwałość procesu notyfikacyjnego (zob. również uwagę II.7 z niniejszego pisma), nie jest pewne, że decyzja zostanie wydana w 2025 r. W związku z powyższym proszę o rozważenie zmiany ww. okresu, w którym pomoc może być udzielana.	Nie uwzględniono. Środki zabezpieczono w ustawie budżetowej na 2025 r.

22	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 3 ust. 3 pkt 2	Bardzo niepokojącym zapisem jest „zgoda Komisji Europejskiej”. Nie wiemy jaki będzie termin wydania stosownej zgody i obawiamy się, że bardzo znacznie wydłuży to proces pomocy	Nie uwzględniono. Notyfikacja pomocy Komisji Europejskiej jest warunkiem koniecznym do udzielenia pomocy.
23	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 3 ust. 3 pkt 2	Wnosimy o zmianę na: udzielane od dnia 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2025 r. Zaproponowane zmiany rozliczeniowe zlikwidują odwołania i procesy bo są przejrzyste, najlepiej w naszej ocenie wypada rozwiązanie przeniesione z rybołówstwa komercyjnego czyli wartość jednostki, zdolność z wyliczenia Gt oraz za odejście od zawodu armatora 100 000 zł.	Nie uwzględniono. Pomoc zostanie udzielona w 2025 r. po wydaniu przez Komisję Europejską decyzji zezwalającej na stosowanie środka pomocy.
24	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 4 ust. 3	Taki zapis spowoduje nieokreślone w czasie procedowanie wniosków i w efekcie opóźnienie płaconej pomocy dla wszystkich armatorów	Nie uwzględniono. Uwaga dotyczy obecnego art. 4 ust. 2. Uwaga niezasadna. Procedura ta jest niezbędna do prawidłowego podziału środków.
25	UOKiK	art. 5 ust. 1	zgodnie z którym, wsparcie finansowe udzielane na podstawie niniejszej ustawy podlega kumulacji z wszelką pomocą publiczną wskazaną w ustawie o postępowaniu, pomocą de minimis ¹⁹ , pomocą de minimis przyznawaną przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym ²⁰ , pomocą de minimis w sektorze rolnym ²¹ , pomocą de minimis w sektorze rybołówstwa i akwakultury. Po pierwsze, należy zauważyć, że określenie zasad kumulacji w sposób, jaki wynika z aktualnego brzmienia art. 5 ust. 1 projektu, nie jest powszechne. W związku z tym uprzejmie proszę o wyjaśnienie Państwa intencji oraz celów, jakim ma służyć ww. przepis. Dodatkowo, konieczne jest zrezygnowanie z przywoływania ustawy o postępowaniu w ww. przepisie. Ustawa ta nie stanowi bowiem podstawy prawnej udzielania pomocy publicznej, a jest jedynie aktem proceduralnym. W tym zakresie proponuję ograniczenie się do wskazania, że „Wsparcie finansowe udzielane na podstawie niniejszej ustawy podlega kumulacji ze wszelką pomocą publiczną (...)”. Po drugie, w związku z informacjami przekazanymi Komisji Europejskiej w ramach postępowania SA.62692 (2021/NN) - Przedłużenie polskiego systemu podatku tonażowego, w piśmie do Komisji Europejskiej z dnia 16 czerwca 2023 r., w którym władze polskie zaproponowały objęcie podatkiem tonażowym również mniejszych jednostek, w tym jachtów komercyjnych o długości powyżej 15 m służących do przewozu osób, należy również wyjaśnić możliwość kumulacji pomocy między projektowanym programem oraz programem SA.62692 (2021/NN) - Przedłużenie polskiego systemu podatku tonażowego.	pkt 1. Uwzględniono. pkt 2. Nie uwzględniono, ze względu na brak możliwości kumulacji z programem, który dotyczy jedynie jednostek komercyjnych, a nie rekreacyjnych.

26	UOKiK	art. 5 ust. 2	art. 5 ust. 2 na podstawie którego, jeżeli wsparcie finansowe udzielane na podstawie projektu podlega kumulacji z inną pomocą udzielaną zgodnie z Tymczasowymi kryzysowymi i przejściowymi ramami środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki po agresji Rosji wobec Ukrainy ²³ (dalej: Ramy), łączna wartość wsparcia finansowego udzielanego jednemu przedsiębiorcy nie może przekroczyć maksymalnej wartości pomocy określonej w projekcie w art. 3 ust. 2. Pragnę zwrócić uwagę, że ww. przepis powinien ograniczać kwotę pomocy do maksymalnej kwoty pomocy zgodnie z zasadami wynikającymi z Ram. Z uwagi na powyższe ww. przepis proponuję zmienić w ww. sposób lub rozważyć rezygnację z niego, jeśli armatorom nie udzielano pomocy na podstawie Ram	Uwzględniono, usunięto przepis.
27	Polski Związek Żeglarski	art. 6 ust. 1	proponujemy zmianę analogiczną jak w pkt. 2	Nie uwzględniono, w aktualnym projekcie ustawy nie stosuje się pojęcia "operat szacunkowy".
28	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 6 ust. 3	Limit środków przeznaczonych na pomoc powinien być zwiększony do co najmniej 70 mln zł. Uzasadnienie: w Porozumieniu podpisanym z Rządem 16 stycznia 2020r. Sztab Kryzysowy, po oszacowaniu strat całego środowiska w związku z wprowadzonym zakazem połowu dorsza podał kwotę 150mln zł. Rząd do tej pory nie oszacował kwoty niezbędnej na pomoc i nie podał jej Sztabowi. Kwota 70 mln , po konsultacji Senatu ze środowiskiem armatorów RR została zapisana w poprawce Senatu do budżetu w roku 2022. Kwota zapisana w ustawie jest trzykrotnie mniejsza w porównaniu do kwoty zapisanej w Porozumieniu i biorąc pod uwagę kwoty utrzymania jednostek w portach, inflację i potrzebne nakłady finansowe na utrzymanie firm jest dalece niewystarczająca i nieadekwatna do sytuacji jaką mamy dzisiaj.	Nie uwzględniono. Zgodnie z projektem ustawy budżetowej na 2025 r. na ten cel zabezpieczono środki w wysokości 50 mln zł.
29	Bogusław Wielento	Art. 7 ust. 2 pkt 3	Nie wykreślenie z CEiDG bo tam nie są wpisane jednostki, tylko rodzaj wykonywanej działalności. Wykreślenie jednostki z rejestru tylko w wypadku zezłomowania	Nie uwzględniono. Uwaga nie dotyczy treści przepisu
30	Bogusław Wielento	Art. 7 ust. 2 pkt 4	Dokument potwierdzający własność na 01.2020 roku	Nie uwzględniono. Pomoc może być udzielona wyłącznie przedsiębiorcy posiadającemu jednostkę.
31	Polski Związek Żeglarski	art. 7 ust. 2 pkt 10	sugerujemy zmianę brzmienia: „świadcstwo klasy – wydane przez Polski Rejestr Statków albo Polski Związek Żeglarski” na: „świadcstwo klasy wydane przez Polski Rejestr Statków lub orzeczenie zdolności żeglugowej wydane przez Polski Rejestr Statków albo Polski Związek Żeglarski	Uwzględniono, preredagowano przepis.
32	Bogusław Wielento	Art. 7 ust. 2 pkt 10	Świadcstwo Klasy na 01.2020 roku	Nie uwzględniono.
33	SARR (Jacek Stefański)	Art. 7 ust. 2 pkt 11	Wielu przedsiębiorców nie posiadało karty bezpieczeństwa, a mimo to prowadzili swoją działalność na dokumencie technicznym OZZ wydanym przez Inspektora z PZŻ.	Nie uwzględniono.

34	Jarosław Dampc	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Wymóg przedstawienia raportów połowowych Ustawa wymaga, aby przedsiębiorcy przedstawili potwierdzone przez Urząd Skarbowy kopie rocznych zeznań podatkowych za lata 2015–2019 oraz dokumentację połowów. Ten wymóg jest szczególnie problematyczny z kilku powodów: Przedsiębiorcy, którzy zakupili jednostki bezpośrednio przed wprowadzeniem zakazu połowu dorsza, mogą nie posiadać wystarczającej dokumentacji połowowej z lat 2015-2019. Oznacza to, że zostają automatycznie wykluczeni z możliwości uzyskania wsparcia, mimo że ponieśli znaczne koszty związane z zakupem i utrzymaniem jednostki. Wprowadzenie takiego wymogu jest niesprawiedliwe wobec tych przedsiębiorców, którzy zainwestowali w swoje jednostki z myślą o długoterminowym prowadzeniu działalności. Niektórzy przedsiębiorcy mogli z różnych powodów nie osiągnąć odpowiednich norm połowowych w latach 2015-2019 (np. ze względu na inwestycje w jednostkę, remonty, zmiany technologiczne), co również wyklucza ich z możliwości uzyskania wsparcia. Wprowadzenie tego kryterium nie bierze pod uwagę specyfiki działalności rybackiej, gdzie wyniki połowów mogą być zmienne i zależne od wielu czynników zewnętrznych. Zakaz połowu dorsza bez jednoczesnego zapewnienia sprawiedliwej rekompensaty de facto pozbawia przedsiębiorców prawa do wykonywania swojego zawodu, co stawia ich w sytuacji bez wyjścia. Wymóg przedstawienia raportów połowowych lub dokumentacji podatkowej z przeszłości nie uwzględnia realiów przedsiębiorców, którzy zostali zmuszeni do przerwania działalności, ale nadal ponoszą koszty związane z utrzymaniem swoich jednostek.	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.
35	Małgorzata Maciejewska	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Proponowane brzmienie: "zaświadczenie Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego o złożonych co najmniej 90 raportach połowowych w latach 2015–2019 , lub 90 zapisów w dzienniku pokładowym jachtu potwierdzonych wykazem takich rejsów z kapitanatu portu wskazujących na wykonanie 90 rejsów połowowych na wodach innego Państwa UE w akwenie Morza Bałtyckiego , lub 90 dokumentów skarbowych świadczących o wykonaniu rejsów połowowych na wodach innego Państwa UE w akwenie Morza Bałtyckiego". W Kołobrzegu istnieje grupa kilku armatorów jachtów komercyjnych ,które posiadając które posiadając licencje połowowe polskie swój model biznesowy oparty prawie wyłącznie o rejsy zagraniczne na Bornholm , wykonując w znikomej ilości rejsy wędkarskie w wodach polskich Nasza Działalność gospodarcza związana z organizowaniem wypraw wędkarskich nie zamykała się w granicach administracyjnych naszego kraju, ani w granicach administracyjnych polskich wód terytorialnych. Należy pamiętać , że raporty połowowe tworzone po odbyciu rejsu odnoszą się tylko do połowów prowadzonych na wodach terytorialnych RP zgodnie z zapisami ustawy o rybołówstwie morskim z dnia 19 grudnia 2014r.(Dz.U.2015 poz. 222) gdzie w art.94 stanowi o sporządzaniu raportów połowowych do działu 1 art.1 pkt 4b , który jasno wskazuje w tym	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.

			punkcie przygotowywanie raportów połowowych wykonując rybołówstwo rekreacyjne wyłącznie na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej . Nasze firmy kołobrzeskie zarejestrowane na terytorium RP , odprowadzające podatki w RP prowadziły działalność gospodarczą w obszarze całego Morza Bałtyckiego, natomiast ustawa, dotyczy tylko i wyłącznie polskiej strefy ekonomicznej Morza Bałtyckiego. Nasze firmy z Kołobrzegu współpracowały z kooperantami niemieckimi świadczącym usługi organizowania wypraw wędkarskich w strefę ekonomiczną duńską . Wynika to z bliskości kołobrzeskiego portu do wyspy Bornholm i łowisk dorszowych przy wybrzeżu duńskim. We wspomnianym kraju obowiązują przepisy nakładające konieczność posiadania licencji imiennych przez wędkarzy. Wędkarze przyjeżdżający z zagranicy posiadali imienne licencje połowowe zgodnie z wymogami prawa duńskiego. Moja firma fakturowała firmy niemieckie używając sformułowania w tytule dokumentu: „ Międzynarodowy przewóz osób -rejs morski” lub „Międzynarodowy przewóz osób-rejs wędkarski”.	
36	Bogusław Wielento	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Dodać — lub inne dowody wykonywania rejsów: licencje duńskie, listy wyjść/wejść z portu sporządzone przez Urząd Morski, dokumentacja skarbową. WY ZENIT to największa jednostka wędkarska na Bałtyku o długości 32m, 182GT, waga 235 ton. Koszty postoju i energii elektrycznej to ok. 2000 zł miesięcznie. Rejsy, które jednostka odbywała to 2-3 dniowe wyprawy na wody duńskie. W roku takich rejsów było 30-40. Uczestnicy rejsu łowili ryby na podstawie imiennych duńskich licencji połowowych i nie były składane po rejsie raporty połowowe, co wynikało z ustawy o rybołówstwie z dn. 19.12.2014r, rozdz. 2 Art. 94 w nawiązaniu do działu I Art. I pkt 4b. Ustawa o pomocy państwa ma się opierać głównie o raporty połowowe składane do GIRIM. Tylko, że na połowy rekreacyjne nie było żadnych limitów połowowych. Raporty były dla celów statystycznych — ile wyłapuje się dorsza. Raporty były i są obligatoryjne dla kutrów i łodzi rybackich, gdyż otrzymali oni kwoty połowowe, z których byli rozliczani. Za nie składanie lub oszukiwanie, rybacy byli przez GIRIM karani. W rybołówstwie rekreacyjnym tego nie było, bo nie było podstaw. Ustawa ma dotyczyć Morza Bałtyckiego a nie polskich wód terytorialnych, dlatego opieranie się tylko na raportach połowowych jest niesprawiedliwe i nielegalne.	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.
37	Tomasz Kurzawski	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Dodać: "lub inne dowody wykonania rejsów; udokumentowaną przez Urząd Morski listę wyjść i wejść statku komercyjnego na rejsy wędkarskie w ilości minimum 200 wejść /wyjść. Dokumentacja finansowo — skarbową". Istnieje niewielka grupa jachtów komercyjnych „mega jachty" (jachty o długości powyżej 24m), Wyposażone w standard umożliwiający prowadzenie wielodniowej autonomicznej żeglugi zagranicznej, które swój model biznesowy oparły wyłącznie o rejsy zagraniczne na Bornholm (w Kołobrzegu są dwa takie mega jachty o wskazanym profilu działalności ZENIT i DOKTOR LUBECKI)	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.

			„Fiskerikontrol” (duński Inspektorat Rybołówstwa Morskiego) wymaga od wędkarza posiadanie indywidualnych, imiennych licencji połowowych, które są przez nich wykupowane i wraz z dowodem tożsamości stanowią dokument podczas kontroli duńskich służb. Licencje połowowe polskie wydawane są na armatora jachtu komercyjnego dla osób wędkujących na okres 1 roku. Jachty które prowadzą taki typ rejsów wędkarskich muszą posiadać licencje połowowe polskie i licencje połowowe duńskie. Duńskie służby kontroli rybołówstwa, oprócz wymogu posiadania indywidualnych licencji połowowych oraz konieczności poddania się kontroli na morzu i w porcie, nie wymagają składania raportów połowowych. Jeżeli rejon połowów wędkarskich nie odbywał się na wodach RP, to nie ma wymogu składania raportów połowowych do Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego. Wymóg składania raportów połowowych dotyczy przypadku gdy rybołówstwo rekreacyjne jest wykonywane ze statku przez osobę fizyczną na wodach Morza Bałtyckiego w obszarach wyłącznej strefy ekonomicznej RP i morza terytorialnego, Zatoki Puckiej i Zatoki Gdańskiej a nie wód innego Państwa. Z tego powodu te jachty komercyjne nie mogą wykazać wymaganej we wniosku liczby „raportów połowowych” na wodach polskich; posiadają jednak ciągłość pozwoleń na połowy rekreacyjne Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego (lata 2015-2019). Wszystkie działania związane z rejsami wędkarskimi na Bornholm zgłaszane są do Kapitanatów jako rejsy zagraniczne i są potwierdzone wpisami w dzienniku jachtowym, który jest dokumentem urzędowym, oraz udokumentowana jest liczba wyjść/wejść jachtu komercyjnego w latach (2015/2019) na rejsy wędkarskie w Kapitanacie Portu.	
38	Michał Wereszczyński	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Uważam, że jest to krzywdzący zapis, ponieważ na akwenie Zatoki Gdańskiej i części Bałtyku Wschodniego, na którym prowadziłem działalność związaną z wędkarstwem morskim, już w roku 2014 nastąpiło gwałtowne załamanie populacji ryb a w szczególności dorsza. Ten stan trwa do dzisiaj. Skutkiem tego od 2014 roku drastycznie zmalała ilość rejsów wędkarskich zamawianych przez klientów. Mimo tego ja i inni armatorzy z ww. rejonu utrzymywaliśmy swoje jednostki ponosząc związane z tym koszty, przy radykalnie spadających dochodach. Ilość zamawianych rejsów zmalała niemal do zera, stąd też mała ilość raportów połowowych za ten okres. Chciałbym dodatkowo wyjaśnić, że nie mieliśmy możliwości przestawienia jednostek do innych portów i akwenów, gdyż otrzymywaliśmy informacje z administracji portów o braku miejsc. W związku z powyższym wnioskuję o wykreślenie zapisu o 90 raportach lub znaczne zmniejszenie ilości tychże raportów połowowych, które miałyby obowiązywać armatorów z Zatoki Gdańskiej. Jeżeli jednak ten działający wstecz zapis miałby pozostać, to mając na uwadze powyżej opisaną historię mojej działalności, byłbym w stanie udowodnić co	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.

			najmniej 90 rejsów, dysponuję bowiem dokumentami potwierdzającymi ich realizację za lata prowadzonej aktywnie działalności tj. od 2010 roku.	
39	Wojciech Maciejewski	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Propozycja zapisu: "Zaświadczenie GIRM o złożonych co najmniej 90ciu raportach połowowych zgodnie z ust z dnia 19 grudnia 2014 r lub innych dokumentów potwierdzających połowy jak wypis z dziennika pokładowego jachtu komercyjnego lub dokumentu skarbowego z takiego rejsu w przypadku prowadzenia działalności na wodach innych państw w basenie morza bałtyckiego zgodnie z zapisami ustawy o rybołówstwie morskim z dnia 19 grudnia 2014 (DZ.U.2015poz 222) art 94 dział1 art.1pkt4b". Należy pamiętać , że raporty połowowe tworzone po odbyciu rejsu odnoszą się tylko do połowów prowadzonych na wodach terytorialnych RP zgodnie z zapisami ustawy o rybołówstwie morskim z dnia 19 grudnia 2014r.(Dz.U.2015 poz. 222) gdzie w art.94 stanowi o sporządzaniu raportów połowowych do działu 1 art.1 pkt 4b , który jasno wskazuje w tym punkcie przygotowywanie raportów połowowych wykonując rybołówstwo rekreacyjne wyłącznie na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej a co za tym idzie nie obowiązuje firm, z których statków prowadzone było wędkarstwo na wodach duńskich czy szwedzkich do sporządzania takich raportów .Nasza działalność gospodarcza związana z organizowaniem wypraw wędkarskich nie zamykała się w granicach administracyjnych naszego kraju , ani w granicach administracyjnych polskich wód terytorialnych.	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.
40	SARR (Jacek Stefański)	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Raporty nie miały związku z prowadzoną działalnością. Stanowiły one jedynie statystykę świadczącą o ilości złowionych ryb dla GIRM. Warto zaznaczyć, że każdy raport połowowy powinien zostać potwierdzony dokumentacją skarbową. Co będzie wskazywało, iż rejsy były odpłatne według ustawy o bezpieczeństwie morskim definicji jachtu komercyjnego.	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.
41	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Armatorzy pływający na wodach duńskich nie składali raportów połowowych, gdyż na podstawie ustawy o rybołówstwie z 19.12.2014 nie były wymagane. Raporty były do celów statystycznych. Odnosząc się do uwag Właścicieli lub Armatorów proponujemy dopisać do ustawy: ART.7.1 pkt.13 po słowach: "Zaświadczenie GIRM o złożonych co najmniej 90ciu raportach połowowych w latach 2015 – 2019" dodać : „lub innych dokumentów potwierdzających połowy jak wypis z dziennika pokładowego jachtu komercyjnego lub dokumentu skarbowego z takiego rejsu w przypadku prowadzenia działalności na wodach innych państw w basenie morza bałtyckiego zgodnie z zapisami ustawy o rybołówstwie morskim z dnia 19 grudnia 2014 (DZ.U.2015poz 222) art 94 dział1 art.1pkt4b .	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.

42	Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego	Art. 7 ust. 2 pkt 13	zapis nie uwzględnia okresu archiwizacji raportów połowowych, który wynosi 5 lat. Dokumenty te nie stanowią materiałów archiwalnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 14.07.1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 164 ze zm.). Po upływie okresu przechowywania, raporty połowowe podlegają brakowaniu. W związku z powyższym Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego nie będzie miał możliwości wystawiania zaświadczeń, o których mowa w Art.7 ust.2 pkt 13) projektu ustawy	Nie uwzględniono (kwestia zaświadczeń została wyjaśniona)
43	Stowarzyszenie Ekologiczno — Kulturowe Nasza Ziemia	Art. 7 ust. 2 pkt 13	Budzi naszą wątpliwość faktyczne pominięcie armatorów połowiących w rejonie Gdyni i Gdańska akwenu Zatoki Gdańskiej, poprzez ujęcie ich razem z armatorami z całego obszaru Morza Bałtyckiego. Z naszych obserwacji wynika, iż w powołanych latach 2015 — 2019 w wodach w rejonie Gdyni i Gdańska stan zasobów dorsza był już znacznie gorszy niż w innych rejonach Morza Bałtyckiego i pozostałej części Zatoki Gdańskiej. Może to powodować dla nich trudność w przedstawieniu koniecznej ilości zaświadczeń GIRIM, co wyklucza wyżej wymienionych armatorów z otrzymania pomocy finansowej. Sugerujemy rozszerzenie dla armatorów z rejonu Zatoki Gdańskiej okresu, za który należy składać zaświadczenia do lat 2011 — 2019. Nadmieniamy, iż informacje o sytuacji panującej od lat w rybactwie w akwenu Zatoki Gdańskiej mają również wszystkie instytucje zajmujące się tą tematyką, w tym również Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Instytut Morski w Gdańsku, jak również Ministerstwo Klimatu i Środowiska. Pierwszym sygnałem pogorszenia stanu zasobów był spadek populacji dorsza w okolicach Gdyni i Gdańska. Dopiero w kolejnych latach zmalały zasoby innych obszarach.	Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.
44	SARR (Jacek Stefański)	Art. 7 ust. 2 pkt 15	Dlaczego za okres trzech lat? Należy się pięć minionych lat.	Nie uwzględniono. Uwaga niezasadna.
45	SARR (Jacek Stefański)	Art. 7 ust. 2 pkt 17	Z przeważającej działalności 5010z.	Nie uwzględniono, w projekcie ustawy odstąpiono o d wymagania przedstawienia dokumentacji skarbowej.
46	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 11	Proponujemy wprowadzenie zapisu, iż pomoc dostaje każdy Właściciel lub Armator, który spełni wszystkie wymagane warunki. Jakakolwiek sprawa sądowa nie może wstrzymać wypłaty dla środowiska tylko, ale jedynie dla podmiotu podejmującego spór, który się sądzi z administracją państwa. Kwotę pomocy ma ustaloną z góry	Nie uwzględniono.

47	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Art. 11 ust. 1	Brakuje zapisów w ustawie o terminie rozpatrzenia wniosków przez Dyrektora Urzędu Morskiego, co również może wpłynąć na czas otrzymania pomocy	Nie uwzględniono. W zakresie trybu rozpatrywania wniosku o przyznanie wsparcia finansowego stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy
48	UOKiK	pkt 11 OSR	wskazano, że zgodnie z rozporządzeniem Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ²⁵ , postępowanie notyfikacyjne powinno trwać co do zasady nie dłużej niż 2 miesiące. W tym zakresie należy wskazać, że art. 4 ust. 5 tego rozporządzenia precyzuje, że bieg tego terminu rozpoczyna się następnego dnia po otrzymaniu kompletnego zgłoszenia. Zgłoszenie uznaje się za kompletne, jeżeli w terminie dwóch miesięcy od jego otrzymania lub od otrzymania wszelkich dodatkowych informacji, o jakie się zwrócono, Komisja nie zażąda żadnych dalszych informacji. W praktyce więc postępowania notyfikacyjne trwają znacznie dłużej niż 2 miesiące, w wyjątkowych przypadkach nawet kilka lat. Z uwagi na powyższe proponuję zrezygnować lub poprawić ww. informację.	Uwzględniono. Usunięto informację.
49	Sztab Kryzysowy Rybołówstwa Rekreacyjnego	Załącznik do OSR	Załącznik w postaci jednostek, które pomoc miałyby otrzymać jest nieaktualny. Należy ustalić, że tylko jachty komercyjne spełniające warunek 90 rejsów w latach 2015-2019 lub od momentu rozpoczęcia działalności pomniejszone proporcjonalnie o ilość rejsów, posiadające wszystkie wymagane dokumenty na 31.12.2019r będą objęte pomocą. Na liście znalazły się jednostki niespełniające tych warunków i zabrakło tych, które spełniają. Należy wykluczyć wszystkie podmioty ubiegające się o pomoc, nieposiadające fizycznie jednostek. Za trwałe wycofanie jednostki powinno się uznać sprzedaż lub kasację po 01.stycznia 2020 do momentu wejścia w życie ustawy. Odejściem Właściciela lub Armatora jest nie CEIDG tylko wykreślenie jednostki z rejestru. Uzasadnienie: Należy pamiętać, że raporty połowowe tworzone po odbyciu rejsu odnoszą się tylko do połowów prowadzonych na wodach terytorialnych RP zgodnie z zapisami ustawy o rybołówstwie morskim z dnia 19 grudnia 2014r.(Dz.U.2015 poz. 222) gdzie w art.94 stanowi o sporządzaniu raportów połowowych do działu 1 art.1 pkt 4b, który jasno wskazuje w tym punkcie przygotowywanie raportów połowowych wykonując rybołówstwo rekreacyjne wyłącznie na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej a co za tym idzie nie obligowała firm, z	pkt 1. Załącznik zawierający listę jednostek które mogą otrzymać ewentualną pomoc nie jest formalną częścią Oceny skutków regulacji a jedynie dokumentem roboczym do dyskusji. pkt 2. Nie uwzględniono. Pozostawiono wymóg przedstawienia informacji o liczbie raportów połowowych.

			których statków prowadzone było wędkarstwo na wodach duńskich czy szwedzkich do sporządzania takich raportów .Nasza działalność gospodarcza związana z organizowaniem wypraw wędkarskich nie zamykała się w granicach administracyjnych naszego kraju , ani w granicach administracyjnych polskich wód terytorialnych .	
50	UOKiK	uwaga ogólna	projekt przewiduje pomoc na zakończenie działalności/złomowanie oraz pomoc rekompensującą poniesione szkody w związku z wprowadzeniem całkowitego zakazu połowu dorsza. W obu ww. kategorii pomocy określono intensywności. Nie jest jasne, na podstawie jakich założeń przyjęto wskazane intensywności (np. dlaczego odnoszą się one do okresu 2015-2019). Powyższa metodologia będzie na pewno przedmiotem analizy Komisji Europejskiej w przypadku notyfikowania jej projektu. Odnosząc się do pomocy na zakończenie działalności/złomowanie – analiza decyzji KE wskazują, iż do tej pory była ona zasadniczo udzielana na podstawie Wytycznych do analizy pomocy państwa w sektorze rybołówstwa i akwakultury (zob. np. decyzję KE w sprawie SA.102271 - Brexit Voluntary Permanent Cessation Scheme5). W przypadku podmiotów nieprowadzących działalności w sektorze rybołówstwa i akwakultury wydaje się, że Komisja Europejska mogłaby jednak ocenić wsparcie bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c Traktatu o Funkcjonowaniu UE (dalej: TFUE). Tym samym, niezbędne jest jednoznaczne określenie zakresu podmiotowego beneficjentów (jako prowadzących lub nieprowadzących działalności w ramach sektora rybołówstwa i akwakultury) – zob. też uwagę I.1 z niniejszego pisma. Niezależnie od powyższego, w celu uznania projektowanej pomocy za zgodną z rynkiem wewnętrznym (czy to na podstawie Wytycznych do analizy pomocy państwa w sektorze rybołówstwa i akwakultury, czy też bezpośrednio art. 107 ust. 3 lit. c TFUE), konieczne jest spełnienia odpowiednich warunków. Co do zasady pomoc musi7: – być przedmiotem wspólnego zainteresowania, – być konieczna, – być proporcjonalna, – mieć efekt zachęty, – nie zakłócać konkurencji i handlu między państwami członkowskimi w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, – być przejrzysta. Obowiązek wykazania zgodności programu pomocowego z rynkiem wewnętrznym w trakcie procedury notyfikacyjnej przed Komisją Europejską będzie spoczywał na podmiocie przygotowującym program. Tym samym na potrzeby przyszłej notyfikacji konieczne będzie przygotowanie wyjaśnień uzasadniających spełnianie ww. warunków8. W szczególności, biorąc pod uwagę przyjęte zakresy pomocy, w zależności od sposobu zakończenia prowadzenia działalności przez armatora (złomowanie, trwałe wycofanie, przekazanie itd.), konieczne będzie uzasadnienie jej proporcjonalności (pomoc jest uznawana za proporcjonalną, jeśli jej wysokość jest współmierna i odpowiednia do celu, jakiemu służy; w związku z tym, pomoc nie może przekraczać minimalnej wysokości niezbędnej do skłonienia jej beneficjenta do podjęcia określonych działań). Z kolei pomoc mająca na celu rekompensowanie poniesionych szkód może być zgodna z	Uwaga ogólna (odnosi się do uwagi nr 2)

			rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b TFUE i wyłącznie w przypadku wystąpienia zdarzenia nadzwyczajnego⁹. Ani TFUE, ani inne przepisy unijne nie zawierają precyzyjnej definicji pojęcia zdarzenia nadzwyczajnego¹⁰. Komisja Europejska kwalifikuje zdarzenie jako zdarzenie nadzwyczajne analizując każdy przypadek z osobna, uwzględniając swoją wcześniejszą praktykę w tej dziedzinie¹¹. W tym względzie następujące wskaźniki odnoszące się do danego zdarzenia muszą być spełnione łącznie¹²: – jest nieprzewidywalne lub trudne do przewidzenia, – ma znaczącą skalę lub wpływ na gospodarkę, – jest nadzwyczajne, tj. różni się znacznie od warunków, na jakich normalnie działa rynek. Co więcej, musi istnieć związek przyczynowo-skutkowy między zdarzeniem nadzwyczajnym i poniesioną szkodą, a ww. pomoc musi być ograniczona do wysokości tej szkody. Tym samym, biorąc pod uwagę orzecznictwo i praktykę decyzyjną Komisji Europejskiej, należałoby przygotować analizę wykazującą, że całkowity zakaz połowu dorsza, wprowadzony rozporządzeniem Rady 2019/1838, stanowił takie zdarzenie nadzwyczajne¹⁴, które wywołało skutek w postaci poniesionej szkody, a wysokość planowanej pomocy (mechanizm określony np. w art. 3 ust. 2 pkt 4 projektu) jest odzwierciedleniem tej szkody, tzn. jest uzasadniona (niezbędna, proporcjonalna). W przeciwnym razie, konieczne będzie określenie innego przeznaczenia pomocy lub innej podstawy prawnej zgodności. Uwzględniając projektowany budżet programu, który wynosi 50 mln zł, oraz szacowaną liczbę jego beneficjentów, tj. ok. 100 podmiotów, zasadne wydaje się rozważenie możliwości udzielania planowanej pomocy w ramach pomocy de minimis na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2831¹⁵ (limit 300 000 EUR na jednego przedsiębiorcę). Z powyższych danych wynika bowiem, że średnia wartość pomocy na jednego przedsiębiorcę wyniesie ok. 0,5 mln zł (ok. 120 000 EUR). Programy pomocy de minimis nie podlegają bowiem notyfikacji do Komisji Europejskiej, a jedynie zgłoszeniu Prezesowi UOKiK, który w terminie 14 dni może przedstawić zastrzeżenia dotyczące przejrzystości zasad udzielania pomocy (art. 7 ust. 3 ustawy o postępowaniu). W związku z tym, czas wdrożenia takiego programu pomocowego byłby zdecydowanie krótszy. Z uwagi jednak na fakt, że ww. rozporządzenie Komisji (UE) 2023/2831 nie dotyczy produkcji podstawowej produktów rybołówstwa i akwakultury, także Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w tym przypadku niezbędne jest jednoznaczne określenie zakresu podmiotowego beneficjentów (jako prowadzących lub nieprowadzących działalności w ramach sektora rybołówstwa i akwakultury).	
--	--	--	---	--