



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-64-26

Druk nr 2549

Warszawa, 5 maja 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

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

- o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą.

Projekt realizuje priorytet polityki Rady Ministrów.

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

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 163, z późn. zm.²⁾) w art. 21 wprowadza się następujące zmiany:

1) w ust. 1 pkt 23c otrzymuje brzmienie:

„23c) dochody marynarzy uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich podnoszących banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego używanych do przewozu ładunku lub osób w żegludze międzynarodowej, z wyjątkiem pracy wykonywanej:

- a) na holownikach, na których mniej niż 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej przez holownik w ciągu roku stanowił przewóz ładunku lub osób drogą morską,
- b) na pogłębiarkach, na których mniej niż 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej przez pogłębiarkę w ciągu roku stanowił transport morski,
- c) na statkach świadczących regularne usługi pasażerskie między portami państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym promach typu ro-ro, przez marynarzy niebędących obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego na statkach;”;

2) w ust. 35 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) informację o wykonywaniu pracy na statku spełniającym wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 23c, przez marynarza, którego dotyczy zaświadczenie, z podaniem nazwy i bandery statku;”;

3) uchyla się ust. 35b i 35c;

4) w ust. 35d skreśla się wyrazy „i 35b”.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, ustawę z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym, ustawę z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 340, 368, 620, 680, 1022, 1180, 1301, 1302, 1366, 1795, 1804, 1817, 1822, 1823, 1838, 1858 oraz z 2026 r. poz. 203 i 424.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2025 r. poz. 750, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 37av dodaje się art. 37ava w brzmieniu:

„Art. 37ava. 1. Przepisu art. 37av ust. 1 pkt 2 nie stosuje się do przedsiębiorcy będącego podmiotem prowadzącym aptekę ogólnodostępną – w przypadku realizacji zapotrzebowania wystawionego na podstawie art. 70 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r. poz. 102).

2. Armator w rozumieniu art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309) lub armator w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu zgłasza Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu zamiar wywozu poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, zawartych w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14, przed przedstawieniem zapotrzebowania do realizacji w aptecce ogólnodostępnej. Zgłoszenie zawiera informacje, o których mowa w art. 70 ust. 9 pkt 2–8 i 10 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

3. Główny Inspektor Farmaceutyczny może wnieść, w drodze decyzji, sprzeciw wobec zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2, w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania. Decyzji w sprawie wniesienia sprzeciwu nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

4. W przypadku braku wniesienia sprzeciwu Główny Inspektor Farmaceutyczny wydaje postanowienie o niewniesieniu sprzeciwu, które podlega publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej Głównego Inspektora Farmaceutycznego. Z chwilą publikacji tego postanowienia uznaje się je za skutecznie doręczone. Postanowienie to jest ważne przez 30 dni od dnia jego publikacji i umożliwia realizację zapotrzebowania, którego ono dotyczy.

5. Od sprzeciwu, o którym mowa w ust. 3, wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy nie przysługuje.”;

2) w art. 96:

a) w ust.1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Produkty lecznicze, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego i wyroby medyczne są wydawane z apteki ogólnodostępnej przez farmaceutę lub technika farmaceutycznego w ramach jego uprawnień zawodowych na podstawie

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 905, 924, 1416, 1537 i 1795.

recepty, bez recepty, na podstawie zapotrzebowania podmiotu wykonującego działalność leczniczą, zwanego dalej „zapotrzebowaniem”, albo zapotrzebowania, o którym mowa w art. 70 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, zwanego dalej „zapotrzebowaniem armatora”, albo zapotrzebowania, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii.”,

b) po ust. 2e dodaje się ust. 2ea–2ec w brzmieniu:

„2ea. Zapotrzebowanie armatora jest realizowane:

- 1) nie później niż w terminie 14 dni od daty jego wystawienia;
- 2) w dniu przedstawienia go do realizacji albo w innym terminie uzgodnionym przez farmaceutę lub technika farmaceutycznego w ramach jego uprawnień zawodowych z podmiotem przedstawiającym to zapotrzebowanie do realizacji;
- 3) za pełną odpłatnością.

2eb. Zapotrzebowanie armatora, którym objęto produkty lecznicze lub wyroby medyczne zawarte w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14, jest realizowane po potwierdzeniu przez farmaceutę lub technika farmaceutycznego w ramach jego uprawnień zawodowych, że w zakresie produktów leczniczych lub wyrobów medycznych określonych w tym zapotrzebowaniu opublikowano postanowienie, o którym mowa w art. 37ava ust. 4.

2ec. Zapotrzebowanie armatora, o którym mowa w ust. 2eb wraz z informacją o adresie Biuletynu Informacji Publicznej Głównego Inspektora Farmaceutycznego, pod którym opublikowano postanowienie, o którym mowa art. 37ava ust. 4, przechowuje się w aptece ogólnodostępnej, w której zostało ono zrealizowane, przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym nastąpiła jego realizacja.”;

3) w art. 103 w ust. 2 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) apteka zrealizowała zapotrzebowanie armatora:

- a) bez dokonania potwierdzenia, o którym mowa w art. 96 ust. 2eb, lub
- b) którym objęto produkty lecznicze lub wyroby medyczne zawarte w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14, w przypadku braku opublikowania postanowienia, o którym mowa w art. 37ava ust. 4.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 985) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 1. Ustawa reguluje opodatkowanie podatkiem tonażowym niektórych dochodów (przychodów) osiągniętych przez przedsiębiorców żeglugowych eksploatujących morskie statki handlowe w żegludze między:

- 1) portami morskimi – polskimi lub zagranicznymi lub
- 2) portami morskimi polskimi lub zagranicznymi a sztucznymi wyspami, instalacjami lub konstrukcjami położonymi na polskich lub zagranicznych obszarach morskich lub na morzu pełnym.”;

2) w art. 2:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przedsiębiorcy żeglugowym – rozumie się przez to:

- a) osobę fizyczną, osobę prawną i spółkę, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 1 i 1a ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2026 r. poz. 554), mającą odpowiednio miejsce zamieszkania albo siedzibę lub zarząd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która spełnia przynajmniej jeden z warunków:
 - we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym, w szczególności na podstawie czarteru statku bez załogi (bare-boat),
 - dysponuje statkiem na podstawie umowy czarteru statku na czas lub podróż,
 - zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy,
 - oddaje statek własny w czarter bez załogi,
- b) wspólnika spółki cywilnej i spółki jawnej niebędącej podatnikiem podatku dochodowego od osób prawnych, mającego siedzibę, zarząd lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która spełnia przynajmniej jeden z warunków:
 - we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym, w szczególności na podstawie czarteru statku bez załogi (bare-boat),
 - dysponuje statkiem na podstawie umowy czarteru statku na czas lub podróż,

- zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy,
 - oddaje statek własny w czarter bez załogi,
- c) przedsiębiorcę zagranicznego w rozumieniu art. 3 pkt 7 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2025 r. poz. 89, 619, 621 i 1794 oraz z 2026 r. poz. 507), prowadzącego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność, o której mowa w art. 3 ust. 1, 1a, 2 i 2a, który spełnia przynajmniej jeden z warunków:
- we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym, w szczególności na podstawie czarteru statku bez załogi (bare-boat),
 - dysponuje statkiem na podstawie umowy czarteru statku na czas lub podróż,
 - zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy,
 - oddaje statek własny w czarter bez załogi;”
- b) uchyla się pkt 4,
- c) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) statku – rozumie się przez to morski statek handlowy spełniający wymagania międzynarodowe oraz wymagania Unii Europejskiej w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, ochrony środowiska i warunków pracy i życia na pokładzie;”
- d) uchyla się pkt 6,
- e) pkt 7 otrzymuje brzmienie:
- „7) okresie eksploatacji statku – rozumie się przez to okres, w którym statek jest wpisany do rejestru statków, a w przypadku rejestracji czasowej, do rejestru czasowego, z wyłączeniem okresu faktycznego wyłączenia statku z eksploatacji wskutek zbrojnej napaści w rozumieniu Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z 2017 r. poz. 512, z 2019 r. poz. 962, z 2021 r. poz. 707 oraz z 2025 r. poz. 1129), zwanej dalej „Konwencją MLC”, lub piractwa w rozumieniu art. 101 Konwencji

Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. poz. 543);”,

f) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) zarządzaniu cudzym statkiem – rozumie się przez to zarządzanie techniczne polegające na zapewnieniu statkowi zdolności do żeglugi i zgodności z wymaganiami technicznymi, dotyczącymi bezpieczeństwa i ochrony lub zarządzanie załogą polegające na zapewnieniu obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie oraz prowadzeniu wszystkich spraw związanych z załogą, w szczególności: przygotowaniu listy płac, zapewnieniu członkom załogi ochrony ubezpieczeniowej od następstw nieszczęśliwych wypadków i na wypadek inwalidztwa, organizowaniu podróży na statek i ze statku, zapewnieniu wymaganych wiz, możliwości korzystania z usług opieki medycznej oraz dokonywaniu oceny pracy członków załogi i ich szkolenia;”;

3) w art. 3:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludowi prowadzący działalność z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy (działalność podstawowa):

- 1) w zakresie transportu morskiego, z tym że w przypadku usług świadczonych przez:
 - a) holownik pływający pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego – co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz ładunku lub osób drogą morską,
 - b) pogłębiarkę pływającą pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego – co najmniej 50 % czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi transport morski,
 - 2) wykorzystywanych do ratownictwa pełnomorskiego, układania rurociągów, kablownic, statków badawczych i dźwigów pływających, a także statków wykorzystywanych do budowy i obsługi instalacji morskich
- którzy dokonali wyboru tej formy opodatkowania.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1d w brzmieniu:

„1a. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlega przedsiębiorca żeglugowy, o którym mowa w ust. 1, jeżeli spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) prowadzi działalność, o której mowa w ust. 1, z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego;
- 2) ponad 50 % zatrudnionych przez niego osób, z wyłączeniem marynarzy wykonujących pracę na statkach, stanowią obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego;
- 3) co najmniej 60 % pojemności netto statków objętych podatkiem tonażowym pływa pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

1b. Warunku, o którym mowa w ust. 1a pkt 3, nie stosuje się, jeżeli co najmniej 25 % pojemności netto statków, o których mowa w ust. 1, eksploatowanych lub zarządzanych przez przedsiębiorcę żeglugowego, pływa pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a przedsiębiorca żeglugowy zobowiąże się do spełnienia warunku, o którym mowa w ust. 1a pkt 3, w terminie 5 lat, licząc od początku roku kalendarzowego, w którym złożył on oświadczenie o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym.

1c. Jeżeli warunek, o którym mowa w ust. 1a pkt 3, nie jest spełniony w odniesieniu do całej floty statków eksploatowanych lub zarządzanych przez przedsiębiorcę żeglugowego, przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym w odniesieniu do takiej części swojej działalności, dla której ten warunek jest spełniony.

1d. W przypadku statków o czasowo zawieszonej przynależności, na potrzeby opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego podatkiem tonażowym, uwzględnia się czasową przynależność tych statków.”,

c) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dzierżawy i najmu kontenerów przeznaczonych do przewozu na statku objętym podatkiem tonażowym, pod warunkiem że usługi te nie są świadczone na rzecz podmiotów trzecich,”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) załadunku i rozładunku ładunku ze statku objętego podatkiem tonażowym eksploatowanego przez przedsiębiorcę żeglugowego, pod warunkiem że usługi te nie są świadczone na rzecz podmiotów trzecich,”
- pkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4) sprzedaży towarów lub usług na pokładzie statku pasażerskiego i pasażersko-towarowego w celu ich konsumpcji na pokładzie statku,”
- pkt 6 otrzymuje brzmienie:
 - „6) przewozu osób lub ładunku w inny sposób niż na statku objętym podatkiem tonażowym obsługiwany przez przedsiębiorcę żeglugowego, jeżeli została zawarta jedna umowa dotycząca tego przewozu, która obejmuje rejs statkiem objętym podatkiem tonażowym oraz transport na pozostałą część podróży nabyty przez przedsiębiorcę żeglugowego na mocy postanowień, które zostały zawarte między przedsiębiorcami na zasadach, na które zgodziłyby się w danych okolicznościach podmioty niebędące podmiotami powiązanymi (zasady rynkowe), z wyłączeniem przewozu osób w ramach usług turystycznych,”
- uchyla się pkt 7 i 8,
- pkt 9 otrzymuje brzmienie:
 - „9) świadczenia usług agentów i maklerów morskich, niestanowiących zarządzania komercyjnego w odniesieniu do statków eksploatowanych przez przedsiębiorcę żeglugowego kwalifikujących się do objęcia podatkiem tonażowym,”
- uchyla się pkt 10,
- dodaje się pkt 11 w brzmieniu:
 - „11) sprzedaży usługi turystycznej w ramach jednej umowy, w przypadku gdy część tej usługi stanowi podróż morską statkiem objętym podatkiem tonażowym, a pozostała część tej usługi jest świadczona na lądzie, przy czym cena usługi świadczonej na lądzie odpowiada cenie, na którą zgodziłyby się podmioty niebędące podmiotami powiązanymi (cena rynkowej) i nie przekracza ona połowy ceny za tę usługę turystyczną w ramach tej umowy,”
- część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– pod warunkiem, że ta działalność (działalność poboczna) jest związana ze świadczeniem usług, o których mowa w ust. 1, a przychody z tej działalności nie przekraczają 50 % przychodów brutto przedsiębiorcy żeglugowego z eksploatacji danego statku w ramach działalności podstawowej określonej w ust. 1.”,

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

„2a. W przypadku przedsiębiorców żeglugowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 lit. a tiret pierwsze i czwarte, lit. b tiret pierwsze i czwarte oraz lit. c tiret pierwsze i czwarte, opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlega również działalność polegająca na oddaniu statku w czarter bez załogi (bare-boat), jeżeli umowa czarteru została zawarta przez podmioty w ramach jednej grupy kapitałowej w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 44 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2026 r. poz. 522) lub jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:

- 1) umowa czarteru jest zawarta na okres nie dłuższy niż 3 lata;
- 2) oddanie statku w czarter jest wynikiem tymczasowej nadwyżki tonażu przedsiębiorcy żeglugowego;
- 3) oddanie statku w czarter dotyczy nie więcej niż 50 % pojemności netto statków, o których mowa w ust. 1, eksploatowanych przez danego przedsiębiorcę żeglugowego.”,

e) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym nie podlega działalność w zakresie:

- 1) rybołówstwa lub przetwórstwa rybnego;
- 2) świadczenia usług pilotowych w granicach portów morskich;
- 3) eksploatacji statków stale zakotwiczonych lub zacumowanych, które nie posiadają zdolności żeglugowej.”;

4) w art. 4 w ust. 1 i 2, w art. 7 w ust. 1 i 2 oraz w art. 9 w ust. 3 i 6 wyrazy „art. 3 ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „art. 3 ust. 1, 2 i 2a”;

5) w art. 4 dodaje się ust. 3–5 w brzmieniu:

„3. W przypadku przedsiębiorców żeglugowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 lit. a tiret trzecie, lit. b tiret trzecie oraz lit. c tiret trzecie, podstawa opodatkowania podatkiem tonażowym wynosi:

- 1) 30 % podstawy obliczonej na podstawie ust. 1 i 2 – w przypadku gdy przedsiębiorca żeglugowy wykonuje na danym statku jedynie zarządzanie techniczne albo zarządzanie załogą, o których mowa w art. 2 pkt 10;
- 2) 50 % podstawy obliczonej na podstawie ust. 1 i 2 – w przypadku gdy przedsiębiorca żeglugowy wykonuje na danym statku jedynie zarządzanie techniczne oraz zarządzanie załogą, o których mowa w art. 2 pkt 10.

4. W przypadku statków napędzanych wyłącznie paliwami alternatywnymi w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, 1853 i 1881) podstawa opodatkowania podatkiem tonażowym wynosi 60 % podstawy obliczonej na podstawie ust. 1 i 2.

5. W przypadku statków określonych w art. 3 ust. 1 pkt 2, z wyjątkiem statków wykorzystywanych do ratownictwa pełnomorskiego, podstawa opodatkowania podatkiem tonażowym wynosi 130 % podstawy obliczonej na podstawie ust. 1 i 2.”;

6) w art. 5:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dobową stawkę ustala się w zależności od pojemności netto (NT) statku od każdego 100 jednostek, według stawek wyrażonych w euro, określonych w tabeli.

Lp.	Pojemność netto (NT) statku	Stawki do obliczenia dochodu
1	do 1000	0,55 euro za każde 100
2	od 1001 do 10 000	0,40 euro za każde 100 powyżej 1000
3	od 10 001 do 30 000	0,26 euro za każde 100 powyżej 10 000
4	od 30 001 do 50 000	0,24 euro za każde 100 powyżej 30 000
5	od 50 001	0,20 euro za każde 100 powyżej 50 000

”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dla celów obliczeniowych pojemność netto (NT) statku zaokrągla się w następujący sposób:

- 1) dla statków, których pojemność netto (NT) nie przekracza 100 jednostek, przyjmuje się wartość obliczeniową 100 jednostek;

- 2) dla statków, których pojemność netto (NT) przekracza 100 jednostek, przy przekroczeniu pełnych setek jednostek:
 - a) wynoszącym poniżej 50 jednostek – wartość obliczeniową zaokrągła się w dół do pełnych 100 jednostek,
 - b) wynoszącym 50 jednostek i więcej – wartość obliczeniową zaokrągła się w górę do pełnych 100 jednostek.”;
- 7) w art. 9:
 - a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W oświadczeniu zamieszcza się:

 - 1) dane identyfikujące przedsiębiorcę żeglugowego: nazwę lub imię i nazwisko, adres i numer identyfikacji podatkowej lub numer PESEL;
 - 2) dane dotyczące okresu opodatkowania;
 - 3) informacje o działalności prowadzonej przez przedsiębiorcę żeglugowego;
 - 4) informacje o statkach podlegających opodatkowaniu podatkiem tonażowym, takie jak: nazwa statku, numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i pojemność netto (NT) statku;
 - 5) w przypadku zarządzania technicznego – informację o posiadanym Dokumencie Zgodności;
 - 6) zobowiązanie do spełniania w okresie opodatkowania warunków, o których mowa w art. 3 ust. 1a albo w art. 3 ust. 1a pkt 1 i 2 oraz ust. 1b;
 - 7) oświadczenie o spełnianiu przez statki, z wykorzystaniem których przedsiębiorca żeglugowy prowadzi działalność, wymagań międzynarodowych oraz wymagań Unii Europejskiej w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, ochrony środowiska i warunków pracy i życia na pokładzie;
 - 8) oświadczenie, że przedsiębiorca żeglugowy nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji ekonomicznej, o którym mowa w wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji.”,
 - b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4 pkt 7, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Oświadczenie zawiera klauzulę następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej

za złożenie fałszywego oświadczenia”, która zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”;

c) dodaje się ust. 7–11 w brzmieniu:

„7. Przedsiębiorca żeglugowy opodatkowany podatkiem tonażowym w terminie do dnia 31 stycznia składa naczelnikowi urzędu skarbowego właściwemu w sprawach podatku tonażowego oświadczenie o spełnieniu w poprzednim roku podatkowym warunków, o których mowa w art. 3 ust. 1a albo w art. 3 ust. 1a pkt 1 i 2 oraz ust. 1b, dołączając do niego dowody potwierdzające spełnienie tych warunków.

8. Przedsiębiorca żeglugowy w oświadczeniu, o którym mowa w ust. 7, składa również oświadczenie, że w poprzednim roku podatkowym statki, z wykorzystaniem których prowadził działalność, spełniały wymagania międzynarodowe oraz wymagania Unii Europejskiej w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, ochrony środowiska i warunków pracy i życia na pokładzie. Oświadczenie zawiera klauzulę następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

9. Jeżeli przedsiębiorca żeglugowy opodatkowany podatkiem tonażowym nie przedłoży w terminie, o którym mowa w ust. 7, oświadczeń lub dowodów, o których mowa w ust. 7 i 8, lub przedłożone dowody okażą się niewystarczające do ustalenia spełnienia przez tego przedsiębiorcę warunków, o których mowa w art. 3 ust. 1a albo w art. 3 ust. 1a pkt 1 i 2 oraz ust. 1b, naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku tonażowego wzywa przedsiębiorcę żeglugowego do ich przedłożenia lub uzupełnienia w terminie 30 dni od dnia doręczenia wezwania oraz poucza, że w razie niewykonania tego obowiązku utraci on prawo do opodatkowania podatkiem tonażowym począwszy od roku podatkowego, którego dotyczą te oświadczenia lub te dowody.

10. Przedsiębiorca żeglugowy opodatkowany podatkiem tonażowym, który nie spełni warunków, o których mowa w art. 3 ust. 1a albo w art. 3 ust. 1a pkt 1 i 2 oraz ust. 1b, nie przedłoży oświadczeń lub dowodów, o których mowa w ust. 7 i 8, w terminie, o którym mowa w ust. 9, traci prawo do opodatkowania podatkiem tonażowym i podlega opodatkowaniu na podstawie przepisów ustawy z dnia 15

lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych lub ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych począwszy od roku podatkowego, którego dotyczą te oświadczenia lub te dowody.

11. W przypadku utraty prawa do opodatkowania podatkiem tonażowym podatek zapłacony przez przedsiębiorcę żeglugowego za rok podatkowy, za który utracił on prawo do opodatkowania tym podatkiem, uznaje się za zaliczkę na podatek dochodowy wynikający z zeznania składanego za ten sam rok podatkowy.”;

8) w art. 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym przez okres wskazany w oświadczeniu, o którym mowa w art. 9 ust. 4, jednak niekrótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż okres obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności podatku tonażowego z rynkiem wewnętrznym, albo przez okres obowiązywania tej decyzji, jeżeli w dniu złożenia oświadczenia okres jej obowiązywania jest krótszy niż 5 lat.”,

b) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. W przypadku utraty prawa do opodatkowania podatkiem tonażowym, w szczególności zakończenia działalności określonej w art. 3 ust. 1, 2 i 2a, ponowny wybór tej formy opodatkowania może nastąpić niewcześniej niż po upływie 3 lat, licząc od końca roku podatkowego, w którym podatnik utracił prawo do opodatkowania podatkiem tonażowym.

5. W przypadku sprzedaży albo utraty statków okres, o którym mowa w ust. 4, liczy się od dnia wyrejestrowania statku z rejestru statków.”;

9) w art. 12 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Do dnia, w którym upływa termin złożenia zeznania, o którym mowa w ust. 2, przedsiębiorcy żeglugowi są obowiązani złożyć do naczelnika urzędu skarbowego właściwego w sprawach podatku tonażowego dokumenty przygotowane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37 ust. 6 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2026 r. poz. 500).”;

10) w rozdziale 3 po art. 13a dodaje się art. 13b w brzmieniu:

„Art. 13b. Opodatkowaniu podatkiem tonażowym nie podlegają przedsiębiorcy żeglugowi będący przedsiębiorstwami w trudnej sytuacji ekonomicznej zgodnie z

wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji.”;

11) po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

„Rozdział 3a

Zwrot pomocy publicznej

Art. 13c. 1. Przedsiębiorca żeglugowy, który nienależnie otrzymał pomoc publiczną w formie opodatkowania podatkiem tonażowym, jest obowiązany do zwrotu tej pomocy.

2. Za nienależnie udzieloną uważa się pomoc publiczną przyznaną:

- 1) na podstawie fałszywych dokumentów albo w innych przypadkach świadomego wprowadzenia w błąd naczelnika urzędu skarbowego właściwego w sprawach podatku tonażowego przez przedsiębiorcę żeglugowego otrzymującego tę pomoc;
- 2) mimo braku prawa do otrzymania tej pomocy.

3. Kwotę nienależnie udzielonej pomocy publicznej stanowi różnica między zapłaconym podatkiem tonażowym a podatkiem należnym za dany rok podatkowy określonym na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych lub ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych. W przypadku podatku należnego określonego na podstawie przepisów ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych jego wysokość jest obliczana w sposób właściwy dla odrębnego opodatkowania małżonków oraz bez uwzględniania faktu samotnego wychowywania dzieci.

4. Naczelnik urzędu skarbowego właściwy dla podatnika w zakresie podatku dochodowego wydaje decyzję o ustaleniu i zwrocie nienależnie udzielonej pomocy publicznej.

5. Należności z tytułu nienależnie udzielonej pomocy publicznej ulegają przedawnieniu z upływem 10 lat, licząc od dnia udzielenia tej pomocy.

6. Bieg terminu przedawnienia przerywa:

- 1) odroczenie terminu płatności należności, o których mowa w ust. 5,
- 2) rozłożenie spłaty należności, o których mowa w ust. 5, na raty,
- 3) zastosowanie środka egzekucyjnego, o którym przedsiębiorca żeglugowy został powiadomiony,
- 4) ogłoszenie upadłości przez przedsiębiorcę żeglugowego

– przy czym po przerwaniu biegu przedawnienia biegnie on na nowo odpowiednio od dnia upływu terminu płatności odroczonej należności, o których mowa w ust. 5, od dnia upływu terminu płatności ostatniej raty należności, o których mowa w ust. 5, od dnia zastosowania środka egzekucyjnego, o którym przedsiębiorca żeglugowy został powiadomiony, lub od dnia następującego po dniu uprawomocnienia się postanowienia o zakończeniu lub umorzeniu postępowania upadłościowego przedsiębiorcy żeglugowego.

7. Termin przedawnienia, o którym mowa w ust. 5, ulega również przerwaniu w przypadku podjęcia przez Komisję Europejską lub państwo członkowskie działające na jej wniosek jakiegokolwiek działania w odniesieniu do pomocy niezgodnej z prawem, o którym mowa w art. 17 ust. 2 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 248 z 24.09.2015 r., str. 9).

8. Przedsiębiorcy korzystający z opodatkowania podatkiem tonażowym są obowiązani do przechowywania dokumentów dotyczących udzielonej pomocy publicznej do dnia upływu terminu przedawnienia roszczeń związanych ze zwrotem pomocy publicznej, określonego w ust. 5.

9. Kwoty nienależnie udzielonej pomocy publicznej podlegają zwrotowi łącznie z odsetkami ustawowymi za opóźnienie na rachunek bankowy urzędu skarbowego wskazany przez naczelnika urzędu skarbowego właściwego w sprawach podatku dochodowego. Odsetki są naliczane od dnia następującego po dniu upływu terminu płatności podatku tonażowego do dnia spłaty należności, o których mowa w ust. 5.

10. W zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą do spraw dotyczących ustalania i zwrotu nienależnie udzielonej pomocy publicznej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.⁴⁾).”.

Art. 4. W ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 17 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 497, 621, 622, 769, 820, 1203, 1235, 1414, 1417, 1669, 1804 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 252, 347 i 473.

„2a. W ramach wykonywania zadań, o których mowa w ust. 2, Komisja bada przyczyny i rejestruje informacje o zgonach marynarzy, którzy ponieśli śmierć na statkach, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 1 lit. a.”;

2) w art. 35 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Komisja sporządza raz do roku raport na temat liczby i przyczyn zgonów marynarzy na statkach o polskiej przynależności i przekazuje go Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy.”;

3) po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu:

„Art. 41a. Informacje w raporcie, o którym mowa w art. 35 ust. 2:

1) są przedstawione w formacie określonym przez Międzynarodowe Biuro Pracy i z wykorzystaniem klasyfikacji przez nie określonych;

2) zawierają:

- a) informację o rodzaju (klasyfikacji) zgonu,
- b) typie statku i tonażu brutto,
- c) miejscu zgonu (na morzu, w porcie, na kotwiczowisku),
- d) płci marynarza,
- e) wieku marynarza,
- f) stanowisku, na którym był zatrudniony marynarz,
- g) dziale, w którym był zatrudniony marynarz.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r. poz. 102) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w pkt 6 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) każdego innego ucznia oraz kandydata i studenta, odbywającego praktykę zawodową na statku armatora na podstawie umowy zawartej między szkołą lub uczelnią działającą odpowiednio w polskim systemie oświaty lub systemie szkolnictwa wyższego i nauki a tym armatorem lub na podstawie umowy zawartej bezpośrednio między praktykantem a tym armatorem;”;

2) w art. 4 po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3k w brzmieniu:

„3a. Dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) udziela uprawnionemu lekarzowi, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu Szczecin.

3b. Wniosek, o którym mowa w ust. 3a, zawiera:

1) imię (imiona) i nazwisko oraz numer PESEL uprawnionego lekarza;

- 2) wskazanie wojewódzkiego ośrodka medycyny pracy, w którym uprawniony lekarz zgłosił wykonywanie działalności;
- 3) numer prawa wykonywania zawodu uprawnionego lekarza;
- 4) służbowy numer telefonu kontaktowego oraz służbowy adres e-mail uprawnionego lekarza, na który zostanie wysłane potwierdzenie rejestracji w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) oraz dla potrzeb przesyłania powiadomień generowanych przez ten system;
- 5) nazwę, adres i numer telefonu gabinetu lekarskiego lub podmiotu leczniczego, w których uprawniony lekarz wykonuje badania lekarskie marynarzy, o których mowa w ust. 3;
- 6) oświadczenia uprawnionego lekarza o:
 - a) wykonywaniu badań lekarskich marynarzy, o których mowa w ust. 3, i zapoznaniu się z aktualnymi przepisami prawa dotyczącymi wydawania świadectw zdrowia marynarzom,
 - b) posiadaniu i stosowaniu zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych chroniących przed nieuprawnionym dostępem do danych dotyczących badań lekarskich marynarzy, o których mowa w ust. 3,
 - c) wyrażeniu zgody na upublicznienie jego imienia i nazwiska oraz nazwy, adresu i numeru telefonu gabinetu lekarskiego lub podmiotu leczniczego, w których wykonuje badania lekarskie marynarzy, o których mowa w ust. 3;
- 7) datę i podpis uprawnionego lekarza.

3c. W przypadku gdy wniosek, o którym mowa w ust. 3a, jest składany w postaci elektronicznej, uprawniony lekarz opatruje go kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym lub uwierzytelnia w sposób zapewniający możliwość potwierdzenia pochodzenia i integralności weryfikowanych danych w postaci elektronicznej.

3d. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu Szczecin odmawia, w drodze decyzji, udzielenia dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) lekarzowi, który nie jest uprawnionym lekarzem, o którym mowa w ust. 3, lub uprawnionemu lekarzowi, który nie złożył oświadczeń, o których mowa w ust. 3b pkt 6.

3e. Wojewódzkie ośrodki medycyny pracy, na pisemny wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu Szczecin, przekazują aktualne informacje o

uprawnionych lekarzach, o których mowa w ust. 3, obejmujące imię (imiona) i nazwisko, numer prawa wykonywania zawodu oraz adres miejsca wykonywania praktyki lekarskiej.

3f. Wojewódzki ośrodek medycyny pracy zawiadamia dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu Szczecin o rozpoczęciu i zakończeniu działalności w zakresie badań lekarskich, o których mowa w ust. 3, w terminie 30 dni od dnia powzięcia tej informacji.

3g. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu Szczecin prowadzi listę uprawnionych lekarzy, którym został udzielony dostęp do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS), zawierającą następujące dane:

- 1) imię (imiona) i nazwisko uprawnionego lekarza;
- 2) określenie wojewódzkiego ośrodka medycyny pracy, w którym uprawniony lekarz zgłosił wykonywanie działalności;
- 3) adres miejsca wykonywania praktyki lekarskiej i numer telefonu kontaktowego gabinetu lekarskiego lub podmiotu leczniczego, w których uprawniony lekarz wykonuje badania lekarskie marynarzy, o których mowa w ust. 3.

3h. Lista, o której mowa w ust. 3g, jest udostępniana na stronach internetowych urzędów morskich oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych tych urzędów.

3i. Uprawniony lekarz, którego dane są zawarte na liście, o której mowa w ust. 3g, niezwłocznie zgłasza na piśmie utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu Szczecin każdą zmianę danych zawartych na tej liście.

3j. Dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu Szczecin niezwłocznie zmienia dane na liście, o której mowa w ust. 3g, oraz powiadamia o każdej zmianie pozostałych dyrektorów urzędów morskich.

3k. Dane uprawnionych lekarzy, o których mowa w ust. 3g, są przechowywane przez okres prowadzenia działalności przez uprawnionego lekarza oraz przez okres 30 miesięcy od powzięcia przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu Szczecin informacji o zakończeniu działalności przez uprawnionego lekarza.”;

- 3) w art. 10 po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1h w brzmieniu:

„1a. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencję wydanych i unieważnionych książeczek żeglarskich.

1b. Ewidencja, o której mowa w ust. 1a, jest prowadzona w postaci papierowej i elektronicznej w systemie kontrolno-informacyjnych dla portów polskich (PHICS).

1c. W ewidencji, o której mowa w ust. 1a, gromadzi się:

- 1) dane zawarte we wniosku osoby ubiegającej się o wystawienie lub wymianę książeczki żeglarskiej, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 15;
- 2) wizerunek twarzy osoby, o której mowa w pkt 1;
- 3) odwzorowanie podpisu osoby, o której mowa w pkt 1;
- 4) dane dotyczące wniosku o wydanie lub wymianę książeczki żeglarskiej: numer wniosku, oznaczenie dyrektora urzędu morskiego, do którego złożono wniosek, datę przyjęcia wniosku, datę weryfikacji przesłanek odmowy wydania paszportu lub datę stwierdzenia legalności pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) dane dotyczące książeczki żeglarskiej: serię i numer książeczki żeglarskiej oraz naklejki do personalizacji danych osobowych, datę wydania, datę ważności, oznaczenie dyrektora urzędu morskiego wydającego książeczkę żeglarską, datę odbioru, datę anulowania, przyczynę anulowania, datę unieważnienia, przyczynę unieważnienia, status książeczki żeglarskiej.

1d. Dyrektor urzędu morskiego przechowuje dokumentację związaną z książeczkami żeglarskimi przez okres określony w jednolitym rzeczowym wykazie akt, obowiązującym w urzędzie.

1e. Dokumentacja związana z książeczkami żeglarskimi podlega brakowaniu zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164 oraz z 2025 r. poz. 1173).

1f. Danych z ewidencji, o której mowa w ust. 1a, prowadzonej w postaci elektronicznej nie usuwa się.

1g. Dyrektor urzędu morskiego udostępnia dane dotyczące książeczki żeglarskiej lub jej posiadacza na wniosek Policji, prokuratury, sądu, Straży Granicznej lub Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich złożony na piśmie utrwalonym w postaci papierowej, opatrzonym podpisem własnoręcznym, lub złożony na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.

1h. Dyrektorzy urzędów morskich, na wniosek właściwych organów administracji morskiej innych państw, armatorów lub ich przedstawicieli, potwierdzają, w postaci papierowej lub elektronicznej, autentyczność książeczek żeglarskich znajdujących się w

ewidencji, o której mowa w ust. 1a, pod warunkiem wskazania serii i numeru książeczki żeglarskiej objętej wnioskiem.”;

4) po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Art. 10a. Książeczkę żeglarską wydaje się cudzoziemcowi, który legalnie przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym w przypadku cudzoziemca będącego osobą, o której mowa w art. 9 pkt 1, 4 i 5, jest wymagane posiadanie zezwolenia na pobyt stały lub zezwolenia na pobyt czasowy, lub zezwolenia na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej.”;

5) w art. 12 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nieuprawniona, w tym cudzoziemiec przebywający nielegalnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

6) w art. 14 w ust. 1 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3–5 w brzmieniu:

„3) w przypadku jej wymiany na nową książeczkę żeglarską;

4) w przypadku zgłoszenia dyrektorowi urzędu morskigo jej zaginięcia lub utraty;

5) w przypadku odnalezienia zagubionej książeczki żeglarskiej i przekazania jej dyrektorowi urzędu morskigo.”;

7) w art. 18 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu dodatkowego zostały stwierdzone nieprawidłowości, dyrektor urzędu morskigo wskazuje te nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia. W przypadku nieusunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie dyrektor urzędu morskigo unieważnia, w drodze decyzji, dokument, o którym mowa w ust. 2.”;

8) w art. 20 ust. 2 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) kopię dowodu zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w załączniku A4-I do Konwencji MLC, lub pisemne oświadczenie, że posiada zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w załączniku A4-I do Konwencji MLC, lub informację, że statek nie jest objęty obowiązkiem posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora.”;

9) w art. 22:

a) w ust. 1 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

- „3) inną agencją zatrudnienia, jeżeli zamierza kierować osoby do pracy w jej imieniu, pisemną umowę, spełniającą wymagania określone w art. 338 ust. 5 ustawy o rynku pracy.”,
- b) w ust. 3 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) informację dla marynarza o jego prawach wynikających z ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w art. 23 ust. 1.”;
- 10) w art. 25:
- a) w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:
„5) stanowisko, na którym praca jest wykonywana;
6) obywatelstwo.”,
- b) dodaje się ust. 3–5 w brzmieniu:
„3. Agencja zatrudnienia informuje marynarza o przetwarzaniu danych, o których mowa w ust. 1.
4. Agencja zatrudnienia niezwłocznie zmienia nieprawidłowe dane, o których mowa w ust. 1.
5. Agencja zatrudnienia przechowuje dane, o których mowa w ust. 1, przez okres 10 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym upłynął okres, na jaki została zawarta marynarska umowa o pracę, chyba że odrębne przepisy przewidują dłuższy okres przechowywania dokumentacji pracowniczej.”;
- 11) w art. 29 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Marynarska umowa o pracę zawarta na czas podróży morskiej rozwiązuje się następnego dnia po dniu przybycia statku do miejsca zakończenia podróży morskiej.”;
- 12) w art. 38 w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) zapasów żywności i wody pitnej w odniesieniu do ich ilości, wartości odżywczej, jakości i różnorodności;”;
- 13) w art. 44 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Maksymalny czas pracy nie może przekraczać:
1) 14 godzin w każdym 24-godzinnym okresie oraz
2) 72 godzin w każdym 7-dniowym okresie.”;
- 14) w art. 53 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Wymiar urlopu wypoczynkowego za okres krótszy niż miesiąc ustala się proporcjonalnie, biorąc za podstawę wymiar urlopu określony w ust. 1.”;
- 15) w art. 56 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Ekwiwalent pieniężny, o którym mowa w ust. 6, może być wypłacony przez armatora, w przypadku gdy potrzeby eksploatacyjne statku uniemożliwiają wykorzystanie przez marynarza urlopu wyrównawczego zgodnie z ust. 1–5.”;

16) w art. 62a ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Przepisów ust. 1–7 nie stosuje się do statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 200 jednostek uprawiających żeglugę wyłącznie na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej oraz do statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia w rozumieniu art. 5 pkt 6 ustawy o bezpieczeństwie morskim będących własnością Skarbu Państwa.”;

17) w art. 63:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Armator zapewnia taką organizację i wyposażenie kuchni, aby pozwalały one na przygotowanie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych, zbilansowanych i pożywnych posiłków, a posiłki były podawane w higienicznych warunkach.”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Armator zapewnia marynarzowi na statku bezpłatne zakwaterowanie i warunki do rekreacji oraz, jeżeli to możliwe, inne udogodnienia mające na celu zaspokojenie potrzeb marynarzy, w tym dostęp do urządzeń komunikacji telefonicznej między statkiem a lądem oraz do Internetu za ewentualną opłatą wskazaną przez armatora nieprzekraczającą kosztu zapewnienia tej usługi.

3. Armator, uwzględniając różnice kulturowe i religijne oraz czas trwania i charakter podróży morskiej, zapewnia marynarzom bezpłatne wyżywienie o odpowiedniej wartości odżywczej, jakości, różnorodności i w odpowiedniej ilości oraz bezpłatną wodę pitną odpowiedniej jakości i w odpowiedniej ilości.”,

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Koszty armatora poniesione na podstawie ust. 1–3 nie stanowią przychodu marynarza w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym.”;

18) w art. 66:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Armator jest obowiązany dostarczyć członkowi załogi statku nieodpłatnie środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze w odpowiednim rozmiarze, zabezpieczające przed działaniem niebezpiecznych i szkodliwych dla

zdrowia czynników występujących w środowisku pracy na morzu oraz poinformować go o sposobach posługiwania się tymi środkami.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Armator, w porozumieniu z kapitanem statku, ustala rodzaje i rozmiary środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, których stosowanie jest niezbędne na określonych stanowiskach pracy na statku.”;

19) w art. 69 dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. W przypadku śmierci marynarza na statku, niezależnie od jej przyczyn, kapitan statku przedstawia Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich informacje o tym zdarzeniu w terminie 7 dni od dnia powzięcia o nim wiadomości.

5. Informacje, o których mowa w ust. 4, zawierają następujące dane:

- 1) rodzaj (klasyfikacja) zgonu;
- 2) typ statku i tonaż brutto;
- 3) miejsce zgonu (na morzu, w porcie, na kotwiczowisku);
- 4) płeć marynarza;
- 5) wiek marynarza;
- 6) stanowisko, na którym był zatrudniony marynarz;
- 7) dział, w którym był zatrudniony marynarz.”;

20) w art. 70:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Armator statku o polskiej przynależności lub posiadający siedzibę albo oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, lub którego statek zawija do portu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest uprawniony do nabycia produktów leczniczych i wyrobów medycznych na statek z przeznaczeniem do skompletowania składu lub uzupełnienia apteczki okrętowej. Podstawę nabycia tych produktów lub wyrobów stanowi zapotrzebowanie wystawione przez tego armatora albo podmiot przez niego upoważniony, które podlega realizacji w aptece ogólnodostępnej.”,

b) dodaje się ust. 6–11 w brzmieniu:

„6. Zapotrzebowanie, o którym mowa w ust. 4:

- 1) może zostać wystawione na produkty lecznicze lub wyroby medyczne zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 72;
- 2) może zostać wystawione przez armatora albo podmiot, o których mowa w ust. 4 zdanie drugie, nie częściej niż raz na 14 dni;

- 3) nie może zostać wystawione na produkty lecznicze zawierające w składzie środek odurzający lub substancję psychotropową objęte zapotrzebowaniem, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2023 r. poz. 1939).

7. Produkty lecznicze i wyroby medyczne nabyte na podstawie zapotrzebowania, o którym mowa w ust. 4, są przeznaczone do stosowania wyłącznie na statku wskazanym w tym zapotrzebowaniu.

8. Zapotrzebowanie, o którym mowa w ust. 4, jest potwierdzane przez:

- 1) uprawnionego lekarza, o którym mowa w art. 4 ust. 3, albo
- 2) lekarza, o którym mowa w art. 71 ust. 2, albo
- 3) lekarza pełniącego obowiązki państwowego powiatowego lub granicznego inspektora sanitarnego.

9. Zapotrzebowanie, o którym mowa w ust. 4, zawiera następujące informacje:

- 1) kolejny numer druku i datę wystawienia;
- 2) dane identyfikacyjne armatora, które mogą być nanoszone za pomocą nadruku albo pieczętki, zawierające:
 - a) nazwę,
 - b) adres,
 - c) numer telefonu i adres poczty elektronicznej,
 - d) numer identyfikacji podatkowej lub zagraniczny numer identyfikacyjny podatnika;
- 3) dane identyfikacyjne statku, o którym mowa w ust. 4, obejmujące:
 - a) nazwę,
 - b) przynależność,
 - c) numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), a w razie jego braku numer statku we właściwym rejestrze statków wraz ze wskazaniem tego rejestru, lub morski numer identyfikacyjny (MMSI), lub sygnał wywoławczy;
- 4) nazwę handlową i międzynarodową produktu leczniczego lub nazwę wyrobu medycznego;
- 5) postać farmaceutyczną produktu leczniczego lub drogę jego podania;
- 6) moc produktu leczniczego;
- 7) wielkość opakowania, jeżeli dotyczy;

- 8) rodzaj i ilość produktu leczniczego lub wyrobu medycznego;
- 9) potwierdzenie lekarza, o którym mowa w ust. 8, zawierające jego podpis oraz naniesione w formie nadruku albo pieczętki, imię i nazwisko oraz numer prawa wykonywania zawodu albo identyfikator, o którym mowa w art. 17 ust. 2 pkt 4 albo 6 ustawy z dnia 28 kwietnia 2011 r. o systemie informacji w ochronie zdrowia (Dz. U. z 2026 r. poz. 208 i 252);
- 10) podpis i naniesione w formie nadruku albo pieczętki imię i nazwisko osoby wystawiającej zapotrzebowanie;
- 11) oświadczenie lekarza, o którym mowa w art. 71 ust. 2, lub osoby, o której mowa w pkt 10, że ujęte w wystawionym zapotrzebowaniu produkty lecznicze lub wyroby medyczne zostaną wykorzystane wyłącznie w celu zastosowania u osób przebywających na statku albo w celu ratowania zdrowia i życia innych osób przebywających na morzu.

10. Kopię zapotrzebowania, o którym mowa w art. 70 ust. 4, które zostało zrealizowane, armator przechowuje przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zapotrzebowanie zostało wystawione.

11. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia, sposób realizacji zapotrzebowania, o którym mowa w ust. 4, oraz wzór tego zapotrzebowania w języku polskim i angielskim, mając na względzie konieczność zapewnienia jednolitości zasad realizacji zapotrzebowań.”;

- 21) po art. 70 dodaje się art. 70a w brzmieniu:

„Art. 70a. 1. W przypadku gdy marynarz znajdujący się na statku o polskiej lub obcej przynależności przebywającym na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej potrzebuje natychmiastowej pomocy medycznej, armator jest obowiązany na swój koszt zapewnić transport marynarza na ląd do odpowiedniej placówki medycznej.

2. Natychmiastowa pomoc medyczna jest wymagana w szczególności, w przypadku:

- 1) poważnych obrażeń lub choroby;
- 2) obrażeń lub choroby, które mogą prowadzić do czasowej lub trwałej niepełnosprawności;
- 3) choroby zakaźnej, która stwarza ryzyko przeniesienia na innych członków załogi;
- 4) obrażenia obejmującego złamanie kości, silne krwawienie, złamanie lub stan zapalny zęba lub poważne oparzenie;

- 5) silnego bólu, któremu nie można zaradzić na statku;
- 6) ryzyka samobójstwa;
- 7) zalecenia leczenia na lądzie w wyniku konsultacji telemedycznej.

3. W przypadku gdy armator, o którym mowa w ust. 1, nie podejmuje działań zmierzających do transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd, do odpowiedniej placówki medycznej, transport organizuje na wniosek marynarza lub osoby przez niego upoważnionej dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, koszty transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd do odpowiedniej placówki medycznej pokrywa armator statku.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w terminie 3 miesięcy od dnia transportu wydaje decyzję w sprawie obciążenia armatora kosztami transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd do odpowiedniej placówki medycznej, określając ich wysokość oraz termin i sposób uiszczenia tych kosztów.

6. Koszty transportu, o których mowa w ust. 5, podlegają egzekucji w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

7. Koszty transportu, o których mowa w ust. 5, ulegają przedawnieniu z upływem 5 lat, licząc od dnia, w którym decyzja w sprawie obciążenia armatora kosztami transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd do odpowiedniej placówki medycznej stała się ostateczna.”;

22) w art. 73:

- a) w ust. 3 po wyrazie „zwłok” dodaje się wyrazy „albo prochów”;
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, zwłoki albo prochy sprowadza się do miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę lub wskazanego przez rodzinę marynarza w najkrótszym możliwym czasie.”;

- c) dodaje się ust. 5–9 w brzmieniu:

„5. W przypadku śmierci marynarza na statku przebywającym na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej lub na morzu pełnym, jeżeli statek ten następnie wpłynie na obszary morskie Rzeczypospolitej Polskiej, dyrektor Morskiej Służby

Poszukiwania i Ratownictwa, w porozumieniu z armatorem, zapewni transport zwłok albo prochów marynarza do miejsca, o którym mowa w ust. 4.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, koszty transportu zwłok albo prochów marynarza pokrywa armator statku.

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w terminie 3 miesięcy od dnia transportu zwłok albo prochów marynarza wydaje decyzję w sprawie obciążenia armatora kosztami transportu zwłok albo prochów marynarza, określając ich wysokość oraz termin i sposób uiszczenia tych kosztów.

8. Koszty transportu, o których mowa w ust. 7, podlegają egzekucji w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

9. Koszty transportu, o których mowa w ust. 7, ulegają przedawnieniu z upływem 5 lat, licząc od dnia, w którym decyzja w sprawie obciążenia armatora kosztami transportu zwłok albo prochów marynarza stała się ostateczna.”;

23) w art. 85 ust. 1:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. Armator, który używa statku do przewozu osób lub ładunku w żegludze międzynarodowej w rozumieniu art. 5a pkt 48 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, jest obowiązany do wystawienia, po zakończeniu roku, nie później niż do końca lutego następującego po tym roku, zaświadczenia marynarzowi zatrudnionemu na tym statku zawierającego:”;

b) uchyla się pkt 2,

c) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) nazwę statku;”;

d) uchyla się pkt 3,

e) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu

„3a) informację o kwocie przychodu marynarza z tytułu pracy u armatora;”;

24) w art. 88 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na statku przechowuje się kopię Konwencji MLC, kopię Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., kopię ustawy oraz aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 5 ust. 7,

art. 50 ust. 4, art. 94a i art. 95 ust. 10, a także aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 204 § 1 i 3 Kodeksu pracy.”;

25) po art. 90 dodaje się art. 90a w brzmieniu:

„Art. 90a. 1. Właściwy dyrektor urzędu morskigo udostępnia certyfikat i certyfikat tymczasowy w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.

2. Właściwy dyrektor urzędu morskigo, w przypadku gdy certyfikat lub certyfikat tymczasowy utracą ważność na podstawie odpowiednio art. 89 ust. 6 lub art. 90 ust. 5 albo gdy certyfikat zostanie unieważniony zgodnie z art. 89 ust. 7, udostępnia informacje o tym w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.”;

26) w art. 100 w ust. 1 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) warunków zatrudnienia i organizacji pracy na statku – z wyjątkiem przepisów art. 28 ust. 1 i 2, art. 34, art. 40, art. 41, art. 43–47, art. 50, art. 51 ust. 2 i art. 53–56;

3) warunków pracy i życia na statku – z wyjątkiem przepisów art. 63, art. 64 ust. 2–4, art. 65, art. 67 ust. 2 i 3 oraz art. 69 ust. 2, z tym że przepis art. 63 ust. 3 stosuje się do statków, o których mowa w art. 103, a także specjalistycznych statków technicznych, w tym holowników, pogłębiarek i dźwigów pływających;”;

27) w art. 116:

a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a–2c w brzmieniu:

„2a) nie zapewnia organizacji i wyposażenia kuchni zgodnie z art. 63 ust. 1a,

2b) nie zapewnia marynarzowi na statku bezpłatnego zakwaterowania lub warunków do rekreacji zgodnie z art. 63 ust. 2,

2c) mimo że to możliwe, nie zapewnia na statku dostępu do urządzeń komunikacji telefonicznej między statkiem a lądem lub dostępu do Internetu albo za korzystanie z takiego dostępu żąda opłaty przekraczającej koszt zapewnienia tej usługi,”

b) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) nie zapewnia marynarzowi bezpłatnego wyżywienia i wody pitnej zgodnie z art. 63 ust. 3,

4) nie dostarcza członkowi załogi statku nieodpłatnie środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego zgodnie z art. 66 ust. 1 lub nie informuje go o sposobach posługiwania się tymi środkami”;

28) po art. 129 dodaje się art. 129a i art.129b w brzmieniu:

„Art. 129a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu go obsługującego komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających dostęp do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) uprawnionym lekarzom. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 14 dni przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 129b. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 129a, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu Szczecin prowadzi listę uprawnionych lekarzy, o której mowa w art. 4 ust. 3g, na podstawie informacji uzyskanych w wojewódzkich ośrodkach medycyny pracy. Lista jest udostępniana na stronach internetowych urzędów morskich oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych urzędów morskich.”;

29) w art. 130:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W latach 2026–2035 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2026 r. – 70 000,00 zł;
- 2) 2027 r. – 2 114 000,00 zł;
- 3) 2028 r. – 1 895 000,00 zł;
- 4) 2029 r. – 14 000,00 zł;
- 5) 2030 r. – 2 590 000,00 zł;
- 6) 2031 r. – 2 189 000,00 zł;
- 7) 2032 r. – 70 000,00 zł;
- 8) 2033 r. – 3 038 000,00 zł;
- 9) 2034 r. – 2 670 000,00 zł;
- 10) 2035 r. – 2 434 000,00 zł.”;

b) w ust. 2 i 3 po wyrazach „ust. 1” dodaje się wyrazy „i ust. 1a”.

Art. 6. 1. Do wniosków o wystawienie książeczki żeglarskiej złożonych przez cudzoziemców będących osobami, o których mowa w art. 9 pkt 1, 4 i 5 ustawy zmienianej w

art. 5, i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy nie stosuje przepisów art. 10a ustawy zmienianej w art. 5.

2. Do ofert pracy, o których mowa w art. 20 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, złożonych przez armatora i niezrealizowanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy art. 20 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu dotychczasowym.

3. Do rozwiązywania marynarskich umów o pracę zawartych na czas podróży morskiej, o których mowa w art. 29 ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zawartych i nierozwiązanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się art. 29 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 7. Przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się do dochodów uzyskanych począwszy od dnia 1 stycznia roku następującego po roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązują w okresie obowiązywania tej decyzji.

Art. 8. Przepisy ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się do dochodów uzyskanych począwszy od dnia 1 stycznia roku następującego po roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązują w okresie obowiązywania tej decyzji.

Art. 9. 1. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wydania przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia niniejszej ustawy w życie.

2. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wydania przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia niniejszej ustawy w życie, i mogą być zmieniane.

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Celem projektowanej ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji (OSR), zwanej dalej „projektem ustawy”, jest umożliwienie armatorom korzystania z podatku tonażowego oraz zapewnienie możliwości zaopatrywania się w produkty lecznicze oraz wyroby medyczne w polskich portach, jak również wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. z dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z 2017 r. poz. 512, z 2019 r. poz. 962, z 2021 r. poz. 707, z 2025 r. poz. 1129; dalej jako „Konwencja o pracy na morzu” lub „Konwencja MLC”) w celu zapewnienia godnych warunków pracy i życia marynarzy oraz szersze zastosowanie środka pomocy publicznej w postaci zwolnienia dochodów marynarzy z pracy na statku z podatku dochodowego od osób fizycznych.

Projektowana ustawa przewiduje zatem nowelizację ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 163, z późn. zm.) w zakresie warunków dotyczących zwolnienia marynarzy od podatku dochodowego celem poprawy funkcjonowania armatorów pod polską banderą oraz podniesienia atrakcyjności pracy marynarzy na statkach zarejestrowanych w polskim rejestrze okrętowym.

Projektowana regulacja przewiduje również nowelizację ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 985). Jak wskazano wyżej, u przyczyn tej nowelizacji leży potrzeba zapewnienia przedsiębiorcom żeglugowym możliwości wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym, zamiast opodatkowania podatkiem dochodowym od osób prawnych lub podatkiem dochodowym od osób fizycznych, co będzie miało pozytywny wpływ na konkurencyjność polskiego rynku żeglugowego. Należy bowiem wskazać, że decyzja Komisji Europejskiej z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie Pomocy Państwa nr C 34/2007 (ex N 93/2006) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Rzeczypospolitej Polskiej ograniczała czas stosowania systemu podatku tonażowego do 10 lat (w związku ze zmianą przez Komisję Europejską systemu nadawania numerów wydawanych przez nią decyzjom aktualnie sprawa nosi numer SA.20527). W związku z tym aktualnie nie jest możliwe stosowanie tej formy opodatkowania przez armatorów. Podatek tonażowy jest to zryczałtowana forma opodatkowania podatkiem dochodowym w zakresie działalności polegającej na eksploatacji morskich statków handlowych w żegludze międzynarodowej. Możliwość jego stosowania przez państwa członkowskie Unii Europejskiej (UE) wynika z komunikatu Komisji C(2004) 43

Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (2004/C 13/03) (dalej jako: Wytyczne Komisji Europejskiej).

Zmiany we wskazanych dwóch ustawach służą zapewnieniu wdrożenia w pełnym zakresie środków zalecanych w ww. Wytycznych Komisji Europejskiej. Dokument ten dla zapewnienia konkurencyjności bander UE zaleca stosowanie przez państwa członkowskie środków pomocy publicznej dla przedsiębiorstw żeglugowych, w szczególności w postaci zryczałtowanego podatku tonażowego oraz zwolnienia z podatku PIT marynarzy, oraz określa granice stosowania tych środków. Wdrożenie zalecanych w nim środków wiąże się zarówno z rozszerzeniem zakresu stosowania środka pomocowego w celu zapewnienia konkurencyjności polskiej bandery, jak i z jego częściowym ograniczeniem i wprowadzeniem limitów preferencyjnie opodatkowanych przychodów z działalności pobocznej w celu zapobiegania nadużyciom. Należy podkreślić, że branża transportu morskiego jest branżą usługową o wyjątkowej na tle innych usług swobodzie określania prawnej siedziby i przynależności państwowej (główne operacje nie są wykonywane w budynkach biurowych ani z użyciem stacjonarnej siły roboczej). Oznacza to, że większe obciążenia podatkowe nie przekładają się w jej przypadku na dodatkowe dochody budżetu państwa, bo możliwa jest natychmiastowa i wiążąca się ze znikomymi kosztami zmiana państwowej lokalizacji działalności w reakcji na nawet drobne różnice atrakcyjności danej lokalizacji. Co za tym idzie rezygnacja z pełnego zastosowania zalecanych przez Wytyczne Komisji Europejskiej środków pomocy publicznej nie może się przełożyć na korzyści fiskalne. Dotychczasowe niskie wpływy z podatku tonażowego wynikały z niskiej atrakcyjności Rzeczypospolitej Polskiej dla branży transportu morskiego, będącej efektem niepełnego wykorzystania dopuszczanych przez Komisję Europejską środków pomocy publicznej oraz nieodpowiadającej standardom międzynarodowym obsługi administracyjnej tej branży. Systemowa odpowiedź na te problemy, planowana w ramach trzech aktów prawnych składających się na plan odbudowy polskiej bandery i obejmująca także ww. zmiany dotyczące podatku dochodowego od osób fizycznych i podatku tonażowego, ma na celu stworzenie warunków rozwoju branży żeglugowej w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym poszerzenie bazy podatkowej. Podkreślić należy, że przywrócenie polskiej bandery jest jednym z priorytetów rządu, ogłoszonym przez Prezesa Rady Ministrów, Pana Donalda Tuska, podczas Międzynarodowego Kongresu Morskiego, przy którym odbywało się nieformalne spotkanie ministrów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych do spraw gospodarki morskiej w dniu 15 maja 2025 r. w Szczecinie. Priorytet ten został uwzględniony w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 9 września 2025 r.

dokumencie dotyczącym priorytetów polityki rządu (jako pkt 2 w zakresie programu „Polskie Morze” – nr P34 w Wykazie Priorytetów Polityki Członków Rady Ministrów).

Ponadto przewiduje się nowelizację ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r. poz. 102), zwanej dalej „ustawą o pracy na morzu”. Celem tej nowelizacji jest przede wszystkim wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz wyeliminowanie problemów, które armatorzy mają z zakupem produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych, stanowiących obowiązkowe wyposażenie apteczek okrętowych. Problemy te wynikają ze zmian wprowadzonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2025 r. poz. 750, z późn. zm.), zwanej dalej „u.p.f.”, i braku kompatybilności jej przepisów z obowiązującą ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu w przedmiotowej kwestii.

W projektowanej ustawie przewiduje się również wprowadzenie zmian u.p.f., będących konsekwencją zmian wprowadzanych w ustawie o pracy na morzu, które mają na celu uregulowanie kwestii zakupu przez armatorów produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych w celu odpowiedniego wyposażenia apteczek okrętowych.

W ramach projektowanych zmian do ustawy o pracy na morzu, oprócz zmian w zakresie wdrożenia do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz możliwości zakupu leków przez armatorów, proponuje się także zmiany w ustawie o pracy na morzu, wypracowane przez Trójstronny Zespół do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, a przygotowane w oparciu o doświadczenia kilkuletniego funkcjonowania jej przepisów w praktyce.

Jednocześnie w celu wdrożenia do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. konieczne jest także wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374).

Zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych

W art. 1 projektu ustawy przewiduje się zatem zmianę art. 21 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, polegającą na uchyleniu w ust. 1 pkt 23c warunków uzyskania zwolnienia marynarzy od podatku dochodowego odnoszących się do posiadania obywatelstwa określonych państw i konieczności przepracowania 183 dni w ciągu roku. W obecnym stanie prawnym bowiem zwolnieniu od podatku dochodowego podlegają jedynie uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich podnoszących banderę państwa członkowskiego

Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, używanych do przewozu ładunku lub osób, dochody tych marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz którzy wykonywali pracę na statkach morskich przez okres co najmniej 183 dni. W związku z tym proponuje się rezygnację z przedmiotowych ograniczeń. Zgodnie z Wytycznymi proponowane rozszerzenie zwolnienia nie dotyczy jednak pracy wykonywanej przez marynarzy niebędących obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego na pokładzie statków, w tym promów typu ro-ro, świadczących regularne usługi pasażerskie między portami państw członkowskich – wyłączenie to wynika z punktu 3.2 wytycznych i jest uzasadnione słabszą presją międzynarodowej konkurencji w przypadku regularnego, wewnątrzwspólnotowego transportu pasażerów.

Przedmiotowa zmiana podyktowana jest potrzebą konsekwentnego stosowania środka pomocowego w postaci zwolnienia dochodów marynarzy z pracy na statku z podatku dochodowego od osób fizycznych, w szczególności w związku z obniżającą się atrakcyjnością rynkową zawodu marynarza, a także w związku ze zjawiskiem zatrudniania przez polskich armatorów pracowników pochodzących z państw trzecich.

W odniesieniu do proponowanej eliminacji wymagania przepracowania 183 dni w roku należy wskazać, że wymaganie to jest nieadekwatne do realiów rynku żeglugowego, gdzie kontrakty krótsze niż półroczne są obecnie standardem. Wskutek utrzymania tego wymagania marynarze zatrudnieni w systemach rotacyjnych (również jeżeli wykonują pracę także na statkach pod banderami państw członkowskich Unii Europejskiej) nie mogą skorzystać ze zwolnienia, co zniechęca armatorów do rejestracji statków w Polsce. Przedmiotowy warunek nie pozwala zatem armatorom na wymaganą w branży żeglugi międzynarodowej elastyczność. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku zatrudniania nowych marynarzy w drugiej połowie roku. Marynarz, podejmując zatrudnienie na statku pod polską banderą, nie ma pewności, że przepracuje w ciągu roku odpowiednią liczbę dni, aby uzyskać przedmiotowe zwolnienie. Wskutek tego po porównaniu stawek płac oferowanych przez armatorów statków o różnej przynależności marynarze często wybierają oferty pracy na statkach bander, które nie przewidują tego typu rygorów. W konsekwencji armatorzy zainteresowani rejestracją statków pod polską banderą musieliby oferować marynarzom wyższe stawki, co skutkowałoby podniesieniem kosztów pracy. W efekcie armatorzy nie dokonują rejestracji statku w Polsce. Dodatkowo czynnik ten może szczególnie zniechęcająco wpływać na młodych, początkujących

marynarzy, np. kończących studia, którzy podejmują pracę w trakcie trwania roku, gdy nie ma już możliwości przepracowania 183 dni do końca roku podatkowego. Przy tym należy wskazać, że obecnie zdecydowana większość marynarzy wykonuje pracę w okresach zapewniających prawo do zwolnienia, niemniej wymaganie przepracowania 183 dni rocznie okazuje się mieć wyżej wskazane negatywne konsekwencje dla armatorów i marynarzy, a zatem znacząco obniża atrakcyjność tracącego na popularności zawodu marynarza oraz niekorzystnie oddziałuje na koszty pracy ponoszone przez armatorów. Ponadto warto zauważyć, że to właśnie zniesienie wymagania pracy w wymiarze minimum 183 dni w roku (a nie jego utrzymanie) powinno zachęcić marynarzy dotychczas niepodejmujących pracy na tych statkach do podejmowania takiej pracy (w wymiarze niższym niż 183 dni w roku).

W odniesieniu zaś do wymagania posiadania obywatelstwa istotne jest, że marynarze, których dotyczy postulat jego zniesienia, co do zasady, nie mają miejsca zamieszkania w państwach Unii Europejskiej i obecnie nie płacą podatków w Polsce ani żadnym innym państwie członkowskim UE. Zaś skutkiem obowiązywania tego wymogu jest rejestrowanie statków przez armatorów zatrudniających takich marynarzy poza Rzeczpospolitą Polską, co w niedalekiej przyszłości ze względu na przyjętą w międzynarodowej żegludze zasadę minimalizacji ryzyka i zmiany na rynku pracy będzie dotyczyło wszystkich armatorów. W związku z tym w celu zapewnienia możliwości konkurencyjnego funkcjonowania armatorów wykorzystujących statki zarejestrowane w Polsce konieczne jest rozszerzenie dotychczas obowiązującego zwolnienia z podatku dochodowego od osób fizycznych o marynarzy spoza państw członkowskich Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego. W przeciwnym przypadku zmieniająca się sytuacja na rynku pracy będzie sprawiała, że prowadzenie działalności gospodarczej z wykorzystaniem statków o polskiej przynależności będzie coraz mniej opłacalne, a zatem armatorzy nie zdecydują się na rejestrację statków w Polsce.

Należy też podkreślić, że ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie zwolnienia dotyczącego pracy na statkach uczestniczących w „żegludze międzynarodowej”. Odniesienie do „żeglugi międzynarodowej” wskazuje, że funkcjonujące przepisy traktują pracę na statku poza terytorium Polski równoważnie z przebywaniem za granicą. W związku z tym zasadne jest rozszerzenie zwolnienia podatkowego również na marynarzy z państw trzecich, którzy stale przebywają poza granicami kraju. Takie rozwiązanie jest powszechnie stosowane w międzynarodowej praktyce żeglugowej i jego brak w polskim systemie podatkowym ogranicza możliwość zatrudniania załóg spoza UE, co negatywnie wpływa na konkurencyjność polskich

armatorów oraz utrudnia odbudowę polskiej bandery na statkach pełnomorskich. Zgodne z zaleceniami Komisji Europejskiej rozwiązania analogiczne do proponowanych w projekcie (brak warunków dotyczących liczby dni przepracowanych na statku w ciągu roku i obywatelstwa marynarza) są stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej będących czołowymi państwami bandery – na przykład w Portugalii i w Republice Cypryjskiej. W obydwu przypadkach zwolnienie dotyczy marynarzy zatrudnionych na statkach spełniających warunki objęcia podatkiem tonażowym, zarejestrowanych w państwach członkowskich UE/EOG. Odnoszące się do środków pomocy publicznej dotyczące opodatkowania dochodów marynarzy warunki dotyczące obywatelstwa i liczby przepracowanych w roku dni nie są znane także prawodawstwu takich państw, jak: Niemcy, Dania, Szwecja (stosująca refundację pobranego podatku armatorom).

Konsekwencją tej propozycji jest też wykreślenie w art. 21 w ust. 35 w pkt 2 w lit. b tej ustawy wzmianki odnoszącej się do okresu pracy, jak również uchylenie ust. 35b i 35c odnoszących się do okresów zatrudnienia, oraz skreślenie w ust. 35d odwołania do uchylonego ust. 35b. Odnoszenie się do okresów zatrudnienia jest bowiem niecelowe w związku z rezygnacją z ww. kryterium 183 dni.

Zmiany w ustawie – Prawo farmaceutyczne

W art. 2 projektu ustawy dokonuje się zmian w ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, w związku z koniecznością doprecyzowania przepisów odnoszących się do kwestii zapewnienia przez armatora osobom przebywającym na statkach dostępu do produktów leczniczych i wyrobów medycznych.

Proponuje się dodanie do u.p.f. przepisu art. 37ava, regulującego zasady wywozu na statkach morskich produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, zwanych dalej „produktami”, zagrożonych brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zaproponowane rozwiązanie opiera się zasadniczo na rozwiązaniach już istniejących, zawartych w art. 37av u.p.f., jest jednak względem istniejących rozwiązań zdecydowanie uproszczone, ogranicza się do najistotniejszych elementów zabezpieczających nadmierny lub w inny sposób nieuzasadniony wywóz produktów deficytowych z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zgodnie z projektowanym przepisem art. 37ava ust. 2 u.p.f. przedsiębiorca (armator) będzie miał obowiązek zgłoszenia Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu, zwanemu dalej

„GIF”, zamiaru wywozu z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów deficytowych, które mają zostać wywiezione jako skład apteczki okrętowej, będącej na wyposażeniu statku.

Jest to rozwiązanie optymalne z prakseologicznego punktu widzenia, upraszczające procedury i skracające czas uzyskania niezbędnych produktów, które jednocześnie są w kraju zagrożone brakiem dostępności.

Proponuje się skrócić do 7 dni czas na rozpatrzenie zgłoszenia zamiaru wywozu produktów deficytowych z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez GIF, co jest uzasadnione tym, że proces zaopatrzenia statku w produkty nie może być nadmiernie długotrwały. Dlatego proponuje się umożliwienie występowania przez armatora o zgodę GIF na wywóz produktów deficytowych przed złożeniem stosownego zapotrzebowania w aptecce ogólnodostępnej.

Proponuje się, aby treść zgłoszenia ograniczała się do informacji o rodzajach i ilościach planowanych do nabycia (i w konsekwencji wywozu) produktów. Wymagania te określa projektowany art. 37ava. ust. 2 u.p.f. przez zastosowane odesłanie do wymagań treści zapotrzebowania armatora.

GIF będzie miał prawo sprzeciwu wobec omawianego zamiaru i podobnie jak w przypadku rozwiązań przewidzianych w art. 37av u.p.f. będzie mógł zgłosić sprzeciw w drodze decyzji. Tego rozwiązania dotyczy projektowany art. 37ava ust. 3 u.p.f. Od decyzji tej nie będą przysługiwały środki odwoławcze (projektowany art. 37ava ust. 5 u.p.f.), co jest uzasadnione stosunkowo krótkim czasem, w jakim dany statek powinien zostać zaopatrzony w produkty. W przypadku wniesienia sprzeciwu przez GIF armator nie będzie mógł pozwolić sobie na potencjalnie wielotygodniowe procedury odwoławcze i oczekiwanie na ich wynik. W przypadku uzyskania ww. sprzeciwu armator najpewniej nie nabędzie produktów objętych treścią zapotrzebowania (albo nabędzie i dokona wywozu tylko części tych produktów, tzn. tych spośród nich, które nie mają deficytowego charakteru), a jego statek stosunkowo szybko opuści port lub terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wydaje się to być założeniem racjonalnym w opozycji do oczekiwania, że armator przedłużałby nadmiernie pobyt w porcie tylko w celu odwoływania się od uzyskanego sprzeciwu GIF lub w oczekiwaniu na wynik tego odwołania.

Nowelizacja art. 96 u.p.f. ma na celu ustanowienie podstawy prawnej dla aptek ogólnodostępnych do realizowania zapotrzebowań na produkty, wystawianych przez armatorów, a nie jak dotychczas – wyłącznie wystawianych przez podmioty wykonujące działalność leczniczą. Zmiana zmierza do przywrócenia możliwości, jaka w tym zakresie

istniała (z pewnymi różnicami) do połowy 2015 r. Zapotrzebowanie armatora będzie mogło zostać zrealizowane wyłącznie w aptece ogólnodostępnej (zmieniany art. 96 ust. 1 u.p.f.). Zapotrzebowanie nie będzie mogło być dokonywane w innych podmiotach obrotu detalicznego produktami leczniczymi (np. w punktach aptecznych) ani obrotu hurtowego.

Zmiany polegające na dodaniu do art. 96 u.p.f. przepisów ust. 2ea–2ec mają na celu zapewnienie odpowiednich standardów realizowania zapotrzebowań armatorów w aptece ogólnodostępnej. Z proponowanych zmian wynika, że zapotrzebowania będą realizowane przez osoby zatrudnione w aptece ogólnodostępnej i uprawnione do realizacji w niej usług farmaceutycznych, tj. farmaceutę lub technika farmaceutycznego (projektowany art. 96 ust. 1 u.p.f.). To doszczegółowienie zmierza do powierzenia wydawania produktów w takim tylko zakresie, jaki wynika z zakresu kompetencji przedstawiciela danego zawodu medycznego (inny jest bowiem zakres produktów leczniczych, które może wydawać farmaceuta, a inny w przypadku technika farmaceutycznego, co wynika z obowiązującego art. 91 ust. 2 u.p.f.).

Ograniczenie co do terminu ważności zapotrzebowania armatora (projektowany art. 96 ust. 2ea pkt 1 u.p.f.) ma służyć o ile nie wyeliminowaniu, to przynajmniej ograniczeniu nieprawidłowości w zakresie realizowania zapotrzebowań. Zapotrzebowanie powinno odpowiadać faktycznemu stanowi zaopatrzenia statku w produkty i potrzebom w tym zakresie. Zaproprowany 14-dniowy termin ważności zapotrzebowania wynika również z ograniczonego czasu, w jakim najczęściej może nastąpić zaopatrzenie statku w produkty między kolejnymi odcinkami rejsu (przerywanego dość krótkimi postojami w kolejnych portach). Termin ten jest jednocześnie zgodny z terminem ważności zapotrzebowania podmiotu wykonującego działalność leczniczą (obecny art. 96 ust. 2c u.p.f.) oraz zapotrzebowania armatora na produkty lecznicze zawierające w składzie środek odurzający lub substancję psychotropową, wystawianego na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2023 r. poz. 1939).

Propozycja ustanowienia zasady realizacji zapotrzebowania w dniu przedstawienia go do realizacji (albo w innym uzgodnionym terminie – jeżeli w danym momencie brak w aptece ogólnodostępnej potrzebnego asortymentu produktów), zawarta w projektowanym art. 96 ust. 2ea pkt 2, oparta jest na podobnym mechanizmie w procesie realizacji recept, określonym w art. 95 ust. 3 u.p.f.

Produkty objęte zapotrzebowaniem armatora będą nabywane za pełną odpłatnością (projektowany art. 96 ust. 2ea pkt 3 u.p.f.), co wynika z konieczności zapewnienia korelacji między wymaganiami dla zapotrzebowań armatorów oraz zapotrzebowań podmiotów

wykonujących działalność leczniczą (w stosunku do których pełnopłatność realizacji wynika z aktualnie obowiązującego art. 96 ust. 2b u.p.f.).

W projekcie ustawy proponuje się również nowelizację art. 103 ust. 2 u.p.f., polegającą nierozszerzeniu katalogu przypadków, w których GIF może cofnąć zezwolenie na prowadzenie apteki ogólnodostępnej, o przypadki, w których apteka ogólnodostępna zrealizowała zapotrzebowanie armatora na produkty deficytowe bez zweryfikowania wydania przez GIF postanowienia o braku sprzeciwu wobec zgłoszonego zamiaru wywozu zgodnie z art. 37av ust. 4 u.p.f.), albo gdy takie zapotrzebowanie zrealizowano w przypadku braku opublikowania dotyczącego tych produktów lub wyrobów postanowienia. Sankcjonowane w powyższy sposób będzie w pierwszym z wymienionych przypadków, zaniechanie wymaganej weryfikacji (niezależnie od tego, co można by ustalić w jej toku, tzn. bez względu na to, czy ww. postanowienie wydano czy nie), natomiast w drugim przypadku wobec działania sprzecznego z informacjami wynikającymi z Biuletynu Informacji Publicznej (BIP) GIF.

W przypadku produktów deficytowych podstawę dla możliwości ich wywozu ma stanowić wyłącznie ww. postanowienie GIF o braku sprzeciwu wobec zamiaru wywozu. Postanowienie takie powinno zostać wydane i opublikowane przez GIF w BIP w takim terminie, w jakim dla tego organu przewiduje się czas na rozpatrzenie zgłoszenia armatora w przedmiocie zamiaru wywozu produktów z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i zgłoszenia względem niego ewentualnego sprzeciwu. Opublikowanie ww. postanowienia będzie stanowić podstawę dla możliwości zbycia przez aptekę ogólnodostępną produktów deficytowych. Brak opublikowania ww. postanowienia na moment przedstawienia zapotrzebowania do realizacji powinien być traktowany w aptece ogólnodostępnej za równoznaczny z bezwzględnym brakiem możliwości realizacji tam zapotrzebowania w zakresie, w jakim obejmuje ono produkty deficytowe.

Zmiany w ustawie o podatku tonażowym

W art. 3 projektu ustawy przewiduje się nowelizację ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 985). Jak wskazano, nowelizacja ma na celu w szczególności zapewnienie wdrożenia w pełnym zakresie środków zalecanych w dokumencie *Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* (Komunikat Komisji C(2004) 43). Wiąże się to również z dostosowywaniem polskich przepisów do zaleceń Komisji Europejskiej rozszerzeniem zakresu przedmiotowego i podmiotowego podatku tonażowego oraz zmian w zakresie podstawy opodatkowania, jak również z wprowadzeniem ograniczeń

zakresu przedmiotowego i przepisów doprecyzowujących ten zakres w odniesieniu do działalności pobocznej, w celu dostosowania do ww. wytycznych i zapobiegania ewentualnym nadużyciom.

Mając na uwadze złożony charakter nowelizacji ustawy o podatku tonażowym, poniżej przedstawiono w formie tabelarycznej korzyści, jakie mają zapewnić proponowane przepisy przedsiębiorcom żeglugowym.

Tabela 1. Nowelizacja ustawy o podatku tonażowym – najważniejsze korzyści dla przedsiębiorców żeglugowych

Aktualnie obowiązujące przepisy	Projektowane przepisy	Korzyść
Art. 1 – zakres ustawy: dochody osiągnane z żeglugi międzynarodowej	Art. 1 – zakres ustawy: dochody osiągnane z żeglugi między portami polskimi lub zagranicznymi oraz między portami a sztucznymi wyspami, instalacjami lub konstrukcjami położonymi na polskich lub zagranicznych obszarach morskich lub na morzu pełnym	Rozszerzenie zakresu stosowania środka pomocowego zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, w szczególności pozwala polskim przedsiębiorcom żeglugowym na konkurowanie z podmiotami zagranicznymi w zakresie obsługi sektora <i>offshore</i> .
Art. 2 pkt 3 – definicja przedsiębiorcy żeglugowego obejmuje podmioty, które: – we własnym imieniu uprawiają żeglugę statkiem własnym lub cudzym,	Art. 2 ust. 3 – definicja przedsiębiorcy żeglugowego obejmuje podmioty, które: – we własnym imieniu uprawiają żeglugę statkiem własnym lub cudzym, w szczególności na podstawie czarteru statku bez załogi (bare-boat),	Rozszerzenie zakresu stosowania środka pomocowego zgodnie z wytycznymi KE – w zakresie czarteru statków. Zwiększy to konkurencyjność polskich przedsiębiorców żeglugowych na arenie międzynarodowej.

<p>– jest właścicielem statku, ale nie uprawia równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem własnym lub cudzym,</p> <p>– zarządzają cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy</p>	<p>– dysponują statkiem na podstawie umowy czarteru statku na czas lub podróż,</p> <p>– zarządzają cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy,</p> <p>– oddają statek własny w czarter bez załogi</p>	
<p>Art. 2 pkt 10 – definicja zarządzania statkiem: zarządzanie techniczne oraz zarządzanie załogą</p>	<p>Art. 2 pkt 10 – definicja zarządzania statkiem: zarządzanie techniczne lub zarządzanie załogą</p>	<p>Rozjaśnienie definicji przez eliminację wątpliwości co do konieczności łącznego wykonywania obydwu usług.</p>
<p>Art. 3 ust. 1 – opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludowi prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludzie międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy</p>	<p>Art. 3 ust. 1 – opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludowi prowadzący działalność z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy</p>	<p>Pozwala na objęcie podatkiem tonażowym statków wykorzystywanych w żegludzie krajowej, zwłaszcza stosowanych do obsługi sektora <i>offshore</i>.</p>
<p>Art. 3 ust. 1 pkt 2 – 2) ratownictwa pełnomorskiego</p>	<p>Art. 3 ust. 1 pkt 2 - wykorzystywanych do ratownictwa pełnomorskiego, układania rurociągów, kablówców, badawczych i</p>	<p>Pozwala na objęcie podatkiem tonażowym statków stosowanych do obsługi sektora <i>offshore</i>.</p>

	dźwigów pływających, a także wykorzystywanych do budowy i obsługi instalacji morskich	
-	Art. 3 ust. 1a–1c: Szczegółowe zmiany, omówione w uzasadnieniu; wprowadzają warunki opodatkowania podatkiem tonażowym wynikające z praktyki decyzyjnej Komisji Europejskiej. Wynikające z tego obowiązki dotyczące składania oświadczeń i dowodów oraz konsekwencje braku ich realizacji regulują dodawane przepisy art. 9 ust. 4 i 7–11	Dostosowanie do praktyki decyzyjnej KE, co umożliwi uzyskanie pozytywnej decyzji KE.
-	Art. 3 ust. 2: zmiana polegająca na ustanowieniu limitu maksymalnie 50 % przychodów z działalności pobocznej oraz szczegółowe zmiany dot. działalności pobocznej, omówione w uzasadnieniu	Dostosowanie przepisów do praktyki decyzyjnej KE, tym samym, umożliwiając uzyskanie pozytywnej decyzji.
-	Art. 3 ust. 2a – czarter: Precyzuje warunki korzystania ze środka pomocowego w przypadku objętych podatkiem tonażowym na podstawie nowelizacji ustawy przedsiębiorców oddających statek w czarter bez załogi lub	W związku z objęciem działalności w zakresie czarteru środkiem pomocowym konieczne jest określenie zasad stosowania środka pomocowego w odniesieniu do podmiotów

	uprawiających żeglugę statkiem na podstawie czarteru bez załogi	podjmujących taką działalność.
-	Art. 4 ust. 2: Obniżona podstawa opodatkowania dla przedsiębiorców zarządzających statkiem	Uwzględnia mniejszy udział zarządzającego statkiem w korzyściach ekonomicznych przeliczonych na jednostkę NT, zapewniając, że opodatkowanie podatkiem tonażowym nie będzie dla takich podmiotów niekorzystne
Art. 5 – przepis określa dobowe stawki ustalane w zależności od pojemności netto statku	Stawki zostają dostosowane do praktyki decyzyjnej KE i ustaleń osiągniętych w procedurze notyfikacyjnej, co jest warunkiem uzyskania pozytywnej decyzji KE	Dostosowanie do praktyki decyzyjnej KE, co jest warunkiem uzyskania pozytywnej decyzji KE. Stawki pozostają jednymi z najkorzystniejszych w Unii Europejskiej.
Art. 10 ust. 1: Przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym przez okres opodatkowania 10 lat	Art. 10 ust. 1: Przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym przez okres wskazany w oświadczeniu, o którym mowa w art. 9 ust. 4, jednak niekrótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż okres obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności podatku tonażowego z rynkiem wewnętrznym, albo przez okres obowiązywania tej	Zapewnia większą elastyczność decydowania o korzystaniu ze środka pomocowego.

	decyzji, jeżeli w dniu złożenia oświadczenia okres jej obowiązywania jest krótszy niż 5 lat	
--	---	--

W art. 3 w pkt 1 w projekcie ustawy doprecyzowuje się art. 1 ustawy o podatku tonażowym, wskazując, że ustawa reguluje opodatkowanie podatkiem tonażowym niektórych dochodów (przychodów) osiąganych przez przedsiębiorców żeglugowych eksploatujących morskie statki handlowe w żegludze między portami morskimi – polskimi lub zagranicznymi lub portami morskimi polskimi lub zagranicznymi a sztucznymi wyspami, instalacjami lub konstrukcjami położonymi na polskich lub zagranicznych obszarach morskich, lub na morzu pełnym. W związku z tym rezygnuje się z definiowania ww. pojęcia żeglugi międzynarodowej w art. 2 ustawy o podatku tonażowym. Objęcie podatkiem tonażowym żeglugi krajowej ma znaczenie zwłaszcza ze względu na obsługę sektora *offshore* i zapewnienie korzystnych warunków konkurencyjnych dla polskich przedsiębiorców w celu zapewnienia zwiększenia udziału obsługi krajowej (*local content*), a w przyszłości również dla obsługi portu morskiego w Elblągu po zakończeniu inwestycji infrastrukturalnych zapewniających statkom morskim dostęp do tego portu. Wyłączenie żeglugi krajowej z podatku tonażowego nie jest powszechnie stosowane w regulacjach państw członkowskich Unii Europejskiej. Żegluga krajowa jest objęta zakresem podatku tonażowego między innymi w państwach takich jak: Dania, Włochy, Hiszpania, Portugalia czy Grecja. W Szwecji podatek tonażowy dotyczy statków wykorzystywanych głównie w transporcie międzynarodowym, ale również nie wyłączono z jego zakresu działalności w obszarze żeglugi krajowej wykonywanej z użyciem takich statków. Wyłączenie żeglugi krajowej ma zatem miejsce zwłaszcza w tych państwach, w których żegluga krajowa nie jest istotnym obszarem działalności. Proponuje się również zmianę definicji „przedsiębiorcy żeglugowego”, tak aby rozjaśnić jej treść oraz poszerzyć definicję stosownie do zaleceń sformułowanych w *Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* (Komunikat Komisji C(2004) 43), w tym w odniesieniu do podmiotów, które dysponują statkiem na podstawie umowy czarteru statku na czas lub podróż (dwa rodzaje czarteru występujące w obrocie żeglugowym). Należy przy tym podkreślić, że czarter jest działalnością objętą podatkiem tonażowym m.in.: w Holandii, Słowenii, Włoszech, Chorwacji, Estonii, Grecji, Szwecji, a także na Cyprze i Malcie.

Zmianie ulegnie również definicja „statku” przez wskazanie, że rozumie się pod tym pojęciem morski statek handlowy spełniający wymagania międzynarodowe oraz wymagania Unii Europejskiej w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, ochrony środowiska i warunków pracy i życia na pokładzie. Należy podkreślić, że wskazane wymagania międzynarodowe wynikają z Konwencji międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, takich jak Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Konwencja SOLAS), Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 (Konwencja MARPOL), Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (Konwencja STCW) czy Konwencja o pracy na morzu, z 2006 r. (Konwencja MLC) wraz z przyjętymi do nich poprawkami i wytycznymi przyjmowanymi przez organizacje międzynarodowe oraz aktów prawnych Unii Europejskiej w przedmiotowym zakresie takich jak dyrektywa Rady (UE) 2018/131 z dnia 23 stycznia 2018 r. wdrażająca Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie zmiany dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z wprowadzonymi w 2014 r. poprawkami do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r. (Dz. Urz. UE L 22 z 26.01.2018 r., str. 28) czy dyrektywa 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotycząca egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 14 z 20.01.2000 r., str. 29). Z uwagi na dokonywanie w ramach organizacji międzynarodowych cyklicznych zmian do tych dokumentów i wprowadzania nowych lub nowelizacji aktualnie obowiązujących aktów legislacyjnych Unii Europejskiej zdecydowano się na zastosowanie formy dynamicznego odesłania do przepisów. Nie wydaje się zasadne wprowadzanie do projektowanej ustawy zamkniętego katalogu przedmiotowych przepisów, który zapewne zająłby kilkadziesiąt lub kilkaset stron samego wyliczenia. Ponadto każda zmiana na poziomie międzynarodowym, w tym Unii Europejskiej, rodziłaby konieczność nowelizacji ustawy o podatku tonażowym. Jednocześnie należy zaznaczyć, że nie jest zasadne odnoszenie się przepisów krajowych z uwagi na to, że podatkiem tonażowym może być objęty statek pływający pod inną niż polska banderą. Dlatego uzależnienie stosowania podatku tonażowego od tego rodzaju regulacji krajowych nie jest wskazane.

Ponadto skreśla się definicję „transportu multimodalnego”. Pojęcie to bowiem z uwagi na stanowisko Komisji Europejskiej odnośnie do braku możliwości objęcia podatkiem tonażowym

usług przewozu ładunku lub osób w transporcie multimodalnym nie będzie występowało w projektowanej ustawie.

Jednocześnie wskazuje się, że przez „okres eksploatacji statku” rozumie się okres, w którym statek jest wpisany do rejestru statków, a w przypadku rejestracji czasowej do rejestru czasowego, z wyłączeniem okresu faktycznego wyłączenia statku z eksploatacji wskutek zbrojnej napaści w rozumieniu Konwencji o pracy na morzu lub piractwa w rozumieniu art. 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. poz. 543). W takich przypadkach bowiem armator nie ma możliwości eksploatacji statku, a zatem i świadczenia usług, które podlegają opodatkowaniu podatkiem tonażowym. Mając na uwadze, że wyłączenie w takim przypadku statku z eksploatacji jest niezależne od decyzji armatora, lecz wymuszone na nim przez siłę wyższą, to nie jest zasadne, aby okres ten wliczał się do opodatkowania podatkiem tonażowym.

W art. 3 w pkt 3 w projekcie ustawy proponuje się doprecyzowanie zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji Europejskiej przepisów art. 3 ust. 1 ustawy o podatku tonażowym przez doprecyzowanie, że opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludgowi prowadzący działalność w zakresie transportu morskiego na statkach pływających pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy.

Ponadto zakres stosowania podatku tonażowego zostaje rozszerzony tak, aby mogły nim zostać objęte statki wykorzystywane do ratownictwa pełnomorskiego, do układania rurociągów, kablownce, statki badawcze i dźwigi pływające, a także statki do obsługi instalacji morskich, co jest istotne z uwagi na rozwój sektora offshore. W praktyce decyzyjnej Komisji Europejskiej statki takie są uznawane za kwalifikujące się do objęcia pomocą publiczną ze względu na podleganie analogicznej pozaunijnej konkurencji rynkowej, jak branża transportu morskiego. Według danych podanych przez Urząd Morski w Gdyni, obecnie w kluczowym dla branży morskich elektrowni wiatrowych porcie Łeba funkcjonują następujące statki obsługujące tę branżę:

AQUATA	numer IMO 9651266	pojemność brutto (GT) 147 jednostek
FARRA AISLING	numer IMO 1020825	pojemność brutto (GT) 106,7 jednostek
FARRA BECKETT	numer IMO 1020837	pojemność brutto (GT) 106,7 jednostek
IMPRESSER	numer IMO 1038066	pojemność brutto (GT) 388 jednostek

NJORD ZENITH numer IMO 9828601 pojemność brutto (GT) 151,41 jednostek.

Statki te, podnoszące obce bandery, zgodnie z zaprezentowanymi danymi, spełniają kryterium funkcjonalne i kryterium pojemności brutto pozwalające na objęcie ich podatkiem tonażowym, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej. Objęcie polskim podatkiem tonażowym tego typu statków zwiększy szanse na rozwój polskiej działalności gospodarczej w obszarze obsługi branży offshore dzięki brakowi niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej w stosunku do podmiotów zagranicznych, tym samym zapewniając możliwość zwiększenia zaangażowania potencjału krajowego (*local content*). Należy podkreślić, że działalność z użyciem statków specjalistycznych, w tym m.in. kablownic, statków wykorzystywanych do kładzenia rur, dźwigów morskich czy obsługa sektora offshore, obejmująca transport i instalację struktur offshore, jest objęta podatkiem tonażowym m.in.: we Włoszech, w Chorwacji, Danii, Grecji, Portugalii czy Cyprze i Malcie, a także w Holandii. Przykładowo we Włoszech (*Testo unico delle imposte sui redditi*, art. 155) podatkiem tonażowym objęta jest działalność statków przeznaczonych do działalności nie tylko w obszarze transportu towarów i osób i holowania oraz działań ratunkowych, ale również statków przeznaczonych do budowy i uruchamiania instalacji na morzu otwartym i wszelkiej innej morskiej działalności pomocniczej wykonywanej na morzu pełnym. W Chorwacji ustawa (*Pomorski zakonik*, čl. 429 ust. 3) wymienia zaś: statki badawcze, statki służące do obsługi stałych i pływających obiektów morskich, mobilne obiekty służące badaniu i eksploatacji dna morskiego i obsługujące je statki, dźwigi morskie oraz kablownice i statki wykorzystywane do kładzenia rur. Komisja Europejska uznaje, że wskazana działalność z użyciem statków specjalistycznych jest narażona na presję konkurencji poza wspólnotowej w sposób analogiczny jak działalność w branży transportu morskiego. Ponadto działalność z użyciem statków specjalistycznych wymaga wykwalifikowanych marynarzy o kompetencjach analogicznych jak w branży transportu morskiego, a statki podlegają wymaganiom operacyjnym i dotyczącym bezpieczeństwa analogicznym wobec wymagań dotyczących innych statków morskich.

Ponadto, zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej w zakresie możliwości objęcia podatkiem tonażowym przedsiębiorców żeglugowych, proponuje się dodanie do art. 3 ustawy o podatku tonażowym ust. 1a–1c, które przewidują kryteria objęcia tych podmiotów podatkiem tonażowym. W ust. 1a określono podstawowe kryteria, które dotyczą miejsca prowadzenia działalności, obywatelstwa zatrudnionych osób, przynależności wykorzystywanych statków; ustępy 1b i 1c doprecyzowują te kryteria. W odniesieniu do miejsca prowadzonej działalności – działalność musi być prowadzona z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej

lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego (ust. 1a pkt 1). W odniesieniu do obywatelstwa zatrudnionych osób – warunkiem objęcia podatkiem tonażowym jest to, że ponad 50 % zatrudnionych przez niego osób, z wyłączeniem marynarzy wykonujących pracę na statkach morskich, stanowią obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego (ust. 1a pkt 2). Ponadto w odniesieniu do przynależności statków warunkiem objęcia podatkiem tonażowym jest to, że co najmniej 60 % pojemności netto statków objętych podatkiem tonażowym pływa pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (ust. 1a pkt 3) – przy czym, jak doprecyzowano w ust. 1c, warunek ten należy rozumieć tak, że przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem w odniesieniu do takiej części swojej działalności, że co najmniej 60 % pojemności netto statków objętych podatkiem tonażowym pływa pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Ponadto, jak określono w ust. 1b, warunek dotyczący przynależności państwowej statków stanowiących 60 % pojemności netto nie ma zastosowania, jeżeli co najmniej 25 % pojemności netto statków, o których mowa w ust. 1, eksploatowanych lub zarządzanych przez przedsiębiorcę żeglugowego, pływa pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a przedsiębiorca żeglugowy zobowiąże się do spełnienia wymagań ust. 1a w terminie 5 lat licząc od początku roku kalendarzowego, w którym złożył oświadczenie o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym. Wyżej opisane kryteria określone w ust. 1a–1c wynikają bezpośrednio z praktyki decyzyjnej Komisji Europejskiej. Dodatkowo w ustępie 1d precyzuje się, że w przypadku statków o czasowo zawieszony przynależności (państwowej), na potrzeby opodatkowania przedsiębiorcy żeglugowego uwzględnia się ich przynależność czasową. Obowiązek złożenia zobowiązania do spełniania wymagań, o których mowa w ust. 1a–1c, oraz obowiązki dokumentacyjne i konsekwencje niewypełnienia obowiązków, zostają uregulowane w art. 9 ust. 4 i 7–11

Proponowana zmiana stanowi realizację założenia o pełnym stosowaniu dopuszczanego środka pomocy publicznej i zapewnienia jego konkurencyjności z rejestrami innych państw, w świetle którego utrzymanie węższego niż dopuszczany zakresu stosowania podatku tonażowego jest bezzasadne. Zmianę w tym zakresie należy traktować wyłącznie w kategorii potencjalnego wzrostu wpływów do Skarbu Państwa, gdyż tego rodzaju działalność obecnie z łatwością może być prowadzona z innych państw UE/EOG, które wprowadziły już przedmiotowe wsparcie. W przypadku braku regulacji podmioty te nie będą prowadziły działalności podlegającej

opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób prawnych w Rzeczypospolitej Polskiej. W odniesieniu do wprowadzanego w związku z ww. przepisami oświadczenia w zakresie zobowiązania się do spełnienia wymagań, deklarowanego wraz z oświadczeniem o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym, oraz przedstawiania co roku dowodów świadczących o spełnieniu zobowiązań przedsiębiorcy żeglugowego w związku z opodatkowaniem podatkiem tonażowym, jako konsekwencję niezłożenia właściwego oświadczenia lub nieprzedstawienia dowodów, proponuje się brak możliwości dokonania wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym. Możliwość korzystania z preferencyjnej formy opodatkowania w przypadku niespełnienia tych warunków formalnych potwierdzających spełnianie warunków objęcia podatkiem tonażowym byłaby bezzasadna. Należy też podkreślić, że wzór oświadczenia o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym jest regulowany w ramach upoważnienia ustawowego zawartego w art. 13 ustawy o podatku tonażowym.

Ponadto proponuje się zmianę przepisów art. 3 ust. 2 ustawy o podatku tonażowym odnoszących się do zakresu opodatkowania podatkiem tonażowym również innej działalności przedsiębiorcy (działalność poboczna), pod warunkiem że działalność ta jest związana ze świadczeniem usług transportu morskiego. Przede wszystkim proponuje się wprowadzenie zasady, że objęte preferencyjnym opodatkowaniem przychody z działalności pobocznej mogą stanowić maksymalnie 50 % przychodów brutto przedsiębiorcy żeglugowego z eksploatacji danego statku w ramach działalności podstawowej. Analogiczne limity zostały w ostatnich latach wprowadzone w szeregu państw, m.in. w Słowenii, Włoszech i Holandii.

Dodatkowo proponuje się doprecyzowanie szczegółowych zasad dotyczących zakresu działalności pobocznej. Doprecyzowanie oraz limit przychodów z działalności pobocznej ograniczają zakres stosowania podatku tonażowego i służą m.in. zapobieganiu ewentualnym nadużyciom. W odniesieniu do operacji dotyczących kontenerów proponuje się sprecyzować, że chodzi o dzierżawę i najem kontenerów przeznaczonych do przewozu na statku objętym podatkiem tonażowym, pod warunkiem że usługi te nie są świadczone na rzecz podmiotów trzecich. W odniesieniu do załadunku i rozładunku projekt zakłada jednoznaczne wskazanie, że mowa jest o usługach, które nie są świadczone na rzecz podmiotów trzecich. Z kolei w odniesieniu do sprzedaży towarów lub usług na pokładzie statku pasażerskiego i pasażersko-towarowego proponuje się wskazać, że sprzedaż ma być dokonywana w celu konsumpcji na pokładzie statku. Przewóz osób lub ładunku w inny sposób niż na statku, z wyjątkiem przewozu osób w ramach usług turystycznych (tzn. działalność dotychczas objęta

pkt 6 i 7 art. 3 ust. 2, w szerszym niż tu proponowanym zakresie) ma z kolei stanowić działalność poboczną jedynie wtedy, gdy są spełnione następujące warunki określone w pkt 6 w proponowanym nowym brzmieniu:

- umowa z klientem na podróż obejmuje rejs statkiem objętym podatkiem tonażowym i transport na pozostałą część podróży oraz
- transport na pozostałą część podróży jest nabyty przez przedsiębiorcę żeglugowego na mocy postanowień, które zostały zawarte między przedsiębiorcami na zasadach, na które zgodziłyby się w danych okolicznościach podmioty niebędące podmiotami powiązanymi (zasady rynkowe).

Ponadto w związku z zagadnieniem przewozu osób lub ładunku w inny sposób niż na pokładzie statku objętego podatkiem tonażowym proponuje się dodanie pkt 11 dotyczącego sprzedaży usług turystycznych w ramach jednej umowy, w przypadku gdy część usługi stanowi podróż morską statkiem objętym podatkiem tonażowym, a pozostała część odbywa się na lądzie, a wartość części lądowej odzwierciedla cenę, na którą zgodziłyby się podmioty niebędące podmiotami powiązanymi (cenę rynkową), i nie przekracza połowy ceny zapłaconej za tę usługę turystyczną. Pkt 11 oraz nowe brzmienie pkt 6 zawężają definicje działalności pobocznej w odniesieniu do przewozu osób lub ładunku w inny sposób niż na pokładzie statku objętego podatkiem tonażowym, dotychczas ujętego w pkt 6 i 7 o szerokim zakresie przedmiotowym (dowóz lądowy i morski ładunku lub osób, niezależnie od spełnienia ww. warunków dotyczących celu przewozu i treści umowy).

Dodatkowo zarządzanie cudzym statkiem i czarter zostają zakwalifikowane jako działalność podstawowa, co przekłada się na uchylenie pkt 8 i 10 oraz zawężenie zakresu pkt 9 odnoszącego się do świadczenia usług agentów i maklerów morskich przez wyłączenie z niego zgodnie z Komunikatem komisji przedstawiającym wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami (2009/C 132/06) (Dz. Urz. UE C 132 z 11.06.2009, str. 6) usług stanowiących zarządzanie komercyjne, co do którego Komisja Europejska wskazała w przedmiotowym dokumencie, że polega ono na zdobywaniu rynku i zapewnianiu sprzedaży pojemności ładunkowej statku poprzez czarterowanie statków, przyjmowanie rezerwacji na ładunek lub pasażerów, dbanie o obrót i wyznaczanie agentów, a także zaznaczyła, że ma ono niewielki udział w branży zarządzania statkami i nie dysponuje pełnymi informacjami na jego temat.

Proponuje się również dodanie do art. 3 ustawy o podatku tonażowym nowego ust. 2a, w którym wskazuje się, że opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają również przychody z oddawania statków w czarter bez załogi (bare-boat), jeżeli statki są oddawane w taki czarter w ramach grupy kapitałowej lub jeżeli spełnione są wskazane w projektowanej ustawie warunki. W przepisach tych wskazano również zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej warunki do objęcia podatkiem tonażowym podmiotów dysponujących statkami na podstawie umowy czarteru statku na czas. Proponowana zmiana stanowi realizację założenia o pełnym stosowaniu dopuszczanego środka pomocy publicznej i zapewnienia jego konkurencyjności z rejestrami innych państw, w świetle którego utrzymanie węższego niż dopuszczany zakresu stosowania podatku tonażowego jest bezzasadne.

W art. 3 w ust. 3 ustawy o podatku tonażowym wymienia się działalność, która nie podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym. W związku z tym proponuje się nadać temu ustępowi nowe brzmienie, w którym uwzględnione zostają wyłącznie faktycznie wiążące się z działalnością żeglugową, a nie podlegające podatkowi tonażowemu: rybołówstwo lub przetwórstwo rybne, świadczenie usług pilotowych w granicach portów morskich oraz eksploatacja statków stale zakotwiczonych lub zacumowanych, które nie posiadają zdolności żeglugowej.

W art. 3 w pkt 5 w projekcie ustawy przewiduje się zmiany w art. 4 ustawy o podatku tonażowym przez dodanie nowego ust. 3, w którym zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej określono podstawę opodatkowania podatkiem tonażowym wobec przedsiębiorców żeglugowych zarządzających cudzymi statkami. W przypadku przedsiębiorców żeglugowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 lit. a tiret trzecie, lit. b tiret trzecie oraz lit. c tiret trzecie, tj. zarządzających cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy, podstawa opodatkowania podatkiem tonażowym ma wynieść:

- 30 % podstawy obliczonej na podstawie ust. 1 i 2 – w przypadku gdy przedsiębiorca żeglugowy wykonuje na danym statku jedynie zarządzanie techniczne albo jedynie zarządzanie załogą,
- 50 % podstawy obliczonej na podstawie ust. 1 i 2 – w przypadku gdy przedsiębiorca żeglugowy wykonuje na danym statku łącznie zarządzanie techniczne oraz zarządzanie załogą, co ma zapewnić zgodność z praktyką decyzyjną Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Wprowadzenie tych przepisów uwzględnia mniejszy udział zarządzającego statkiem w korzyściach ekonomicznych przeliczonych na jednostkę NT, zapewniając, że opodatkowanie podatkiem tonażowym nie będzie dla takich podmiotów niekorzystne.

Ponadto proponuje się dodanie nowego ust. 4, który określa, że w przypadku statków napędzanych wyłącznie paliwami alternatywnymi w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.), podstawa opodatkowania podatkiem tonażowym będzie wynosić 60 % podstawy obliczonej na podstawie ust. 1 i 2, co ma stanowić zachętę do rejestracji nowoczesnych statków uwzględniających aktualne wymogi środowiskowe.

Dodatkowo proponuje się dodanie nowego ust. 5, określającego, że w przypadku określonych w art. 3 ust. 1 pkt 2 statków wykorzystywanych do układania rurociągów, kablówców, statków badawczych i dźwigów pływających, a także statków wykorzystywanych do budowy i obsługi instalacji morskich, podstawa opodatkowania podatkiem tonażowym wynosić będzie 130 % podstawy obliczonej na podstawie ust. 1 i 2. Takie rozwiązanie wynika z wyższych dochodów uzyskiwanych z działalności wykonywanej z użyciem takich statków w przeliczeniu na jednostki tonażu, który nie jest w przypadku tej kategorii statków czynnikiem decydującym o wysokości dochodu w takim stopniu, jak ma to miejsce w przypadku statków wykorzystywanych do przewozu osób i towarów.

W art. 4 w ust. 1 i 2 w projekcie ustawy korekcie podlegają odwołania do odpowiednich przepisów. Analogicznej korekty dokonuje się w art. 7 ust. 1 i 2 oraz w art. 9 ust. 3 i 6.

W art. 3 w pkt 6 w projekcie ustawy określa się sposób ustalania stawek dobowych. W trosce o budżet państwa projekt przewiduje zmiany w zakresie wysokości stawek podatku tonażowego – tj. ich nieznaczne podwyższenie, w wyniku analizy porównawczej innych bander w Unii Europejskiej takich jak Cypr czy Malta, przy jednoczesnym zachowaniu ich konkurencyjności.

Poniżej przedstawiono w tabeli (Tabela 2) porównanie rocznych kwot należnego podatku (w euro) dla przykładowych statków (w zależności od objętości netto NT) w Republice Cypryjskiej (najistotniejsze konkurencyjne państwo bandery) i Malcie oraz Chorwacji (inne konkurencyjne pod względem wysokości stawek państwa) oraz w Polsce (według dotychczasowych oraz projektowanych przepisów).

Tabela 2. Przykładowe kwoty podatku tonażowego – w euro

statek NT	Cypr	Malta	Chorwacja	Polska – dotychczas	Polska – propozycja
1000	365	2500	361	347	381
10000	3157	3580	3135	2531	2878
20000	5165	4880	5144	3918	4681
25000	6169	5330	6149	4612	5583
30000	6808	5780	6785	4959	6484
40000	8085	6480	8058	5652	8149
50000	8815	7180	8795	6346	9813
80000	11005	8680	11005	8426	13974

Ponadto w art. 5 ust. 3 proponuje się doprecyzować zasady zaokrąglania pojemności netto statku dla celów obliczeniowych, gdyż dotychczasowe brzmienie przepisu wywoływało wątpliwości interpretacyjne. Proponuje się dookreślić, że dla statków o pojemności netto nieprzekraczającej 100 jednostek zaokrąglenia do pełnych setek jednostek dokonuje się zawsze w górę. Dzięki temu uniknie się sytuacji, w których należy podatek wyniósłby 0 zł.

W art. 3 w pkt 7 w projekcie ustawy zmieniającym art. 9 ustawy o podatku tonażowym, również dostosowuje się odwołania do odpowiednich przepisów projektowanej ustawy oraz doprecyzowuje informacje, które należy wskazać w oświadczeniu o wyborze takiego opodatkowania podatkiem tonażowym. Dane te obejmują, według stanu na dzień złożenia oświadczenia:

- 1) dane identyfikujące przedsiębiorcę żeglugowego: nazwę lub imię i nazwisko, adres i numer identyfikacji podatkowej lub numer PESEL;
- 2) dane dotyczące okresu opodatkowania;
- 3) informacje o prowadzonej działalności przez przedsiębiorcę żeglugowego;
- 4) informacje o statkach podlegających opodatkowaniu podatkiem tonażowym, takie jak: nazwa statku, numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), pojemność netto (NT) statku;

5) w przypadku zarządzania technicznego również informację o posiadanym Dokumencie Zgodności.

Oświadczenie obejmuje również zobowiązanie do spełniania w okresie opodatkowania warunków, o którym mowa w art. 3 ust. 1a albo w art. 3 ust. 1a pkt 1 i 2 oraz ust. 1b, oraz oświadczenie o spełnianiu przez statki, z wykorzystaniem których przedsiębiorca żeglugowy prowadzi działalność, wymagań międzynarodowych oraz wymagań Unii Europejskiej w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, ochrony środowiska i warunków pracy i życia na pokładzie, jak również oświadczenie przedsiębiorcy żeglugowego, że nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji ekonomicznej, o którym mowa w wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji.

W ust. 4a określa się ponadto, że oświadczenie o spełnianiu przez statki wymagań międzynarodowych oraz wymagań Unii Europejskiej w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, ochrony środowiska i warunków pracy i życia na pokładzie, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń i zawiera ono klauzulę następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia”, a klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Ponadto, w związku z koniecznością uregulowania obowiązku corocznego składania oświadczenia w przedmiocie spełniania wymagań przez statki w poprzednim okresie podatkowym oraz corocznego składania dowodów świadczących o spełnianiu zobowiązań w poprzednim okresie podatkowym, jak również złożenia we właściwym terminie dowodów świadczących o spełnieniu zobowiązania, o którym mowa w art. 3 ust. 1b, proponuje się dodać do art. 9 ust. 7. Proponowany przepis określa, że przedsiębiorca żeglugowy opodatkowany podatkiem tonażowym co roku w terminie do dnia 31 stycznia składa naczelnikowi urzędu skarbowego właściwemu w sprawach podatku tonażowego oświadczenie o spełnieniu w poprzednim okresie podatkowym warunków, o których mowa w art. 3 ust. albo w art. 3 ust. 1a pkt 1 i 2 oraz ust. 1b, dołączając do niego dowody potwierdzające spełnianie tych warunków. Ponadto w ust. 8 określa się, że w oświadczeniu, o którym mowa w ust. 7, przedsiębiorca żeglugowy składa również oświadczenie, że w poprzednim okresie podatkowym statki, z wykorzystaniem których prowadził działalność, spełniały wymagania międzynarodowe oraz wymagania Unii Europejskiej w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, ochrony środowiska i warunków pracy i życia na pokładzie. Składający

oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

W art. 9 ust. 9 nowelizowanej ustawy o podatku tonażowym wskazuje się, że jeżeli przedsiębiorca żeglugowy opodatkowany podatkiem tonażowym nie przedłoży w ustawowym terminie oświadczeń lub dowodów, o których mowa w ust. 7 i 8, lub przedłożone dowody okażą się niewystarczające do ustalenia spełnienia przez przedsiębiorcę warunków, o których mowa w art. 3 ust. 1a albo w art. 3 ust. 1a pkt 1 i 2 oraz ust. 1b, naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku tonażowego wzywa go do ich przedłożenia w terminie 30 dni od dnia doręczenia wezwania oraz poucza, że w razie niewykonania tego obowiązku przedsiębiorca żeglugowy utraci prawo do korzystania z opodatkowania podatkiem tonażowym począwszy od roku podatkowego, którego dotyczą te oświadczenia lub te dowody, jeżeli nie przedłoży ich w tym terminie. Przepis ten ma na celu zapewnienie, aby przedsiębiorca żeglugowy nie utracił prawa do opodatkowania podatkiem tonażowym wskutek przeoczenia polegającego na niezłożeniu bez wezwania odpowiednich dokumentów. Konsekwencje niezłożenia oświadczeń lub dowodów w ww. terminie oraz konsekwencje niespełniania zobowiązań określa art. 9 ust. 10 nowelizowanej ustawy o podatku tonażowym, w którym wskazano, że w takich przypadkach przedsiębiorca żeglugowy opodatkowany podatkiem tonażowym traci prawo do korzystania z opodatkowania podatkiem tonażowym począwszy od roku podatkowego, którego dotyczą te oświadczenia lub te dowody. W związku z tym w proponowanym art. 9 ust. 11 nowelizowanej ustawy o podatku tonażowym określono również, że w przypadku utraty prawa do opodatkowania podatkiem tonażowym podatek zapłacony przez przedsiębiorcę żeglugowego za okres, do którego utracił on prawo opodatkowania tym podatkiem, traktuje się na równi z zaliczką na poczet podatku dochodowego wynikającego z zeznania składanego za ten sam okres.

W art. 3 w pkt 8 w projekcie ustawy przewiduje się zmiany w art. 10 w ust. 1 ustawy o podatku tonażowym przez wskazanie zgodnie z zaleceniem Komisji Europejskiej, że przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym przez okres wskazany w oświadczeniu o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym, jednak niekrótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż okres obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności podatku tonażowego z rynkiem wewnętrznym albo przez okres obowiązywania tej decyzji, jeżeli w dniu złożenia oświadczenia okres jej obowiązywania jest krótszy niż 5 lat. Ma to na celu zapewnienie, aby nie została udzielona pomoc niedozwolona, gdy upłynie okres

obowiązywania decyzji Komisji Europejskiej. Ponadto w art. 10 ust. 4 nowelizowanej ustawy o podatku tonażowym wskazano, że ponowny wybór tej formy opodatkowania może nastąpić niewcześniejsz niż po upływie 3 lat, licząc od końca roku podatkowego, w którym podatnik utracił prawo do tego opodatkowania. W art. 10 w ust. 5 w projekcie ustawy wprowadza się korekty redakcyjne.

W art. 3 w pkt 9 w projekcie ustawy dodaje się nowy ust. 6, wskazujący, że przedsiębiorcy żegludowi są obowiązani złożyć do naczelnika urzędu skarbowego właściwego w sprawach podatku tonażowego dokumenty przygotowane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37 ust. 6 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2026 r. poz. 500). Ma to na celu zapewnienie stosownej sprawozdawczości dotyczącej podatku tonażowego.

W art. 3 w pkt 10 w projekcie ustawy określa się, że opodatkowaniu podatkiem tonażowym nie mogą podlegać przedsiębiorcy żegludowi będący przedsiębiorstwami w trudnej sytuacji ekonomicznej, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji. Aktualnie kwestia ta jest uregulowana w komunikacie Komisji Europejskiej Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE z 31.07.2014, C poz. 249, str. 1). Niemniej „mając na uwadze ewentualne zmiany w tym zakresie, proponuje się odwołanie o charakterze dynamicznym tak, aby zapobiec ewentualnej konieczności nowelizacji przedmiotowej ustawy w przyszłości.

Ponadto w art. 3 pkt 11 w projekcie ustawy dodaje się nowy rozdział 3a „zwrot pomocy publicznej”, w którym określone zostają skutki podatkowe nienależnego skorzystania z pomocy publicznej w postaci opodatkowania podatkiem tonażowym – obowiązek zwrotu pomocy. Za nienależnie uzyskaną uważa się pomoc publiczną przyznaną w przypadkach świadomego wprowadzenia w błąd naczelnika urzędu skarbowego właściwego w sprawach podatku tonażowego przez przedsiębiorcę żegludowego otrzymującego pomoc oraz przyznania pomocy mimo braku prawa do tej pomocy. Jako kwotę nienależnie uzyskanej pomocy określa się różnicę między podatkiem uiszczonym na podstawie niniejszej ustawy a podatkiem należnym określonym na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269, z późn. zm.) lub ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych. W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych wskazuje się przy tym, że w przypadku podatku należnego określonego na podstawie przepisów

ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych jego wysokość jest obliczana w sposób właściwy dla odrębnego opodatkowania małżonków oraz bez uwzględniania faktu samotnego wychowywania dzieci. Organem wydającym decyzję o ustaleniu i zwrocie nienależnie uzyskanej pomocy będzie naczelnik urzędu skarbowego właściwy dla podatnika w zakresie podatku dochodowego.

Dalsze ustępy artykułu określają również 10-letni termin przedawnienia należności z tytułu nienależnie uzyskanej pomocy, bieg terminu tego przedawnienia i odsetki za opóźnienie, jak również termin przechowywania dokumentów dotyczących uzyskanej pomocy publicznej przez przedsiębiorców korzystających z opodatkowania podatkiem tonażowym (ze względu na różnicę między 5-letnim terminem przedawnienia zobowiązań podatkowych a 10-letnim terminem przedawnienia roszczeń z tytułu nienależnie uzyskanej pomocy publicznej). Wskazuje się również, że w zakresie nieuregulowanym nowelizowaną ustawą do spraw dotyczących ustalania i zwrotu nienależnie uzyskanej pomocy stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.).

Zmiany w ustawie o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich

W art. 4 projektu ustawy przewiduje się nowelizację ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374), która ma na celu wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przyjętych dnia 6 czerwca 2022 r. w Genewie, odnoszących się do Prawidła 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom, Norma A4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwo oraz zapobieganie wypadkom, Wytyczna B4.3.5 – Zgłaszanie i zbieranie danych statystycznych. W związku z tym wskazuje się, że Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich raz do roku przygotowuje i przekazuje Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy raport na temat liczby i przyczyn zgonów marynarzy na statkach o polskiej przynależności. Przedmiotowy raport sporządza się w formacie określonym przez Międzynarodowe Biuro Pracy i z wykorzystaniem klasyfikacji przez nie określonych i zawiera informacje: o rodzaju (klasyfikacji) zgonu, typie statku i tonażu brutto, miejscu zgonu (na morzu, w porcie, na kotwiczowisku), płci marynarza, wieku marynarza, stanowisku, na którym był zatrudniony marynarz, dziale, w którym był zatrudniony marynarz.

Zmiany w ustawie o pracy na morzu

W związku z powyższym w art. 5 projektu ustawy proponuje się pakiet zmian do ustawy o pracy na morzu, których celem jest przede wszystkim wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. i wyeliminowanie problemów, które armatorzy mają z zakupem produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych, stanowiących obowiązkowe wyposażenie apteczek okrętowych, oraz uporządkowanie ustawy, a także zapewnienie poprawy jej funkcjonowania.

W art. 5 w pkt 1 w projekcie ustawy proponuje się zmianę brzmienia art. 2 pkt 6 lit. b celem doprecyzowania, że przez „praktykanta” rozumie się m.in. każdego innego ucznia oraz kandydata i studenta, odbywającego praktykę zawodową na statku armatora na podstawie umowy zawartej między szkołą lub uczelnią działającą odpowiednio w polskim systemie oświaty lub systemie szkolnictwa wyższego i nauki. Istotne bowiem jest, aby możliwość uzyskania książeczki żeglarskiej mieli uczniowie i studenci morskich jednostek edukacyjnych nadzorowanych przez Ministerstwo Infrastruktury oraz uczniowie innych polskich szkół, których programy nauczania zawierają obowiązkową praktykę pływania na statkach morskich (np. uczniowie techników żeglugi śródlądowej). W przypadku cudzoziemców uczących się w polskich szkołach dotychczasowa procedura weryfikacyjna wydaje się wystarczająca. Absolwenci morskich jednostek edukacyjnych, którzy realizowaliby praktykę również po ukończeniu szkoły, mieliby możliwość uzyskania książeczki na ogólnych zasadach dla cudzoziemców po udokumentowaniu posiadania świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa. W przedmiotowym przepisie jednocześnie proponuje się doprecyzowanie o charakterze porządkującym przez wskazanie, że uczelnie są podmiotami systemu szkolnictwa wyższego i nauki.

W art. 5 w pkt 2 w projekcie ustawy proponuje się dodanie nowych ustępów w art. 4 ustawy o pracy na morzu, precyzujących zasady zgłaszania się lekarzy do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu Szczecin oraz zasady prowadzenia listy lekarzy uprawnionych do przeprowadzania badań marynarzy i wydawania im świadectw zdrowia. Celem proponowanych zmian jest umożliwienie realizacji obowiązku wydawania i rejestracji świadectw zdrowia marynarzy w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), wynikającego z art. 4 ust. 2a ustawy o pracy na morzu, w odniesieniu do stosowania którego pojawiło się szereg wątpliwości.

Obowiązek ten wynika z sekcji A-I/9 Konwencji STCW, w której wskazano na konieczność prowadzenia przez Państwo – stronę Konwencji rejestru lekarzy uprawnionych do badań marynarzy. Taki rejestr musi być udostępniony innym stronom, przedsiębiorstwom i marynarzom. Informacje o lekarzach wydających świadectwa zdrowia marynarzom są też istotne dla dyrektorów urzędów morskich – bowiem jedynie świadectwa zdrowia wydane przez uprawnionych lekarzy mogą zostać uznane za właściwe przy wydawaniu dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy i książeczek żeglarskich. Do przeprowadzania badań profilaktycznych marynarzy, mających na celu wydanie świadectwa zdrowia, uprawnieni są lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie medycyny morskiej i tropikalnej, medycyny pracy, medycyny transportu lub spełniający dodatkowe wymagania kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 229 § 8 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277, z późn. zm.) (art. 4 ust. 3 ustawy o pracy na morzu).

Podjęcie i zakończenie działalności przez lekarza medycyny pracy podlega zgłoszeniu do wojewódzkiego ośrodka medycyny pracy, właściwego ze względu na adres wykonywania działalności. Zgłoszenie lekarza wymaga formy pisemnej. Zgłoszenie zawiera m.in. imię i nazwisko lekarza, adres miejsca wykonywania praktyki, numer prawa wykonywania zawodu, datę rozpoczęcia lub zakończenia działalności. Zgłoszenia takiego lekarz musi dokonać w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia lub zakończenia działalności (art. 10 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy – Dz. U. z 2022 r. poz. 437, z późn. zm.).

Zwyczajowo Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie raz w roku zwraca się na piśmie do wszystkich wojewódzkich ośrodków medycyny pracy z prośbą o przesłanie listy lekarzy uprawnionych do prowadzenia badań profilaktycznych marynarzy. Dodatkowo ośrodki medyczne ze Szczecina i Gdańska zwykle informują Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o wszelkich zmianach w rejestrach lekarzy (jeżeli lekarz zostaje wykreślony lub pojawia się nowy), dokonujących się w ciągu roku. Dane otrzymane z wojewódzkich ośrodków medycyny pracy służą do aktualizacji listy lekarzy, która jest prowadzona w systemie PHICS, oraz do przygotowania list lekarzy opublikowanych na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie (z podziałem na województwa). Listy lekarzy otrzymane z wojewódzkich ośrodków medycyny pracy są przekazywane również do Urzędu Morskiego w Gdyni, aby nie dublować pracy urzędników. Zdarza się jednak, że ośrodki medycyny pracy mają wątpliwości co do zasadności przekazywania do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie listy lekarzy oraz obawiają się naruszenia przepisów związanych z ochroną danych osobowych. Ponadto należy zauważyć, że wojewódzkie ośrodki medycyny pracy prowadzą rejestry wszystkich

lekarzy uprawnionych do badań profilaktycznych marynarzy, ale nie wszyscy lekarze uprawnieni do badań marynarzy takie badania przeprowadzają. Tak naprawdę zatem nie wiadomo, ilu lekarzy, spośród tych uprawnionych, faktycznie prowadzi badania marynarzy i wystawia im świadectwa zdrowia.

Zgodnie z art. 4 ust. 2a ustawy o pracy na morzu świadectwa zdrowia marynarzy rejestruje i wydaje w systemie PHICS uprawniony lekarz. W rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 28 stycznia 2022 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od marynarzy do wykonywania pracy na statku morskim (Dz. U. poz. 338), będącym aktem wykonawczym do ustawy o pracy na morzu, określono natomiast, że uprawniony lekarz po przeprowadzonym badaniu lekarskim wydaje świadectwo zdrowia w systemie PHICS, wykorzystując dokument wygenerowany w tym systemie, po wprowadzeniu wymaganych danych lub też wydaje je przy wykorzystaniu formularza papierowego.

Zauważyć w tym miejscu należy, że przepisy nie wskazują trybu rejestracji lekarzy w systemie PHICS. Nie wskazują, do jakiego organu ma zwrócić się lekarz, aby uzyskać dostęp do systemu umożliwiającego zarejestrowanie marynarskich świadectw zdrowia, nie jest wiadome, w jakiej formie miałyby być złożony wniosek o nadanie dostępu do systemu i jakie elementy powinien zawierać. Nie określono także, w jaki sposób i kto może pozyskać informacje o lekarzach uprawnionych do badań marynarzy z wojewódzkich ośrodków medycyny pracy, jaki miałyby być zakres pozyskiwanych danych i kiedy należy je aktualizować. Przepisy nie wskazują także, który organ administracji morskiej ma prowadzić listę lekarzy, jakie dane taka lista powinna zawierać i w jaki sposób ma być udostępniana zainteresowanym podmiotom.

Proponuje się zatem uregulować powyższe kwestie w art. 4 ustawy o pracy na morzu, przez dodanie ustępów 3a–3k, których celem jest:

- wskazanie, że udzielenie dostępu do systemu PHICS jest uwarunkowane złożeniem wniosku oraz określeniem organu, do którego należy taki wniosek złożyć,
- umożliwienie złożenia wniosku osobiście, przesłania go pocztą lub przez platformę ePUAP (wymagany jest wówczas podpis elektroniczny),
- określenie zakresu danych we wniosku o nadanie dostępu (PESEL jest wymagany z uwagi na możliwość złożenia wniosku elektronicznego – jest jednym z elementów weryfikacji tożsamości wnioskodawcy w przypadku profilu zaufanego, podpisu osobistego – gdy wykorzystywany jest eDowód i w przypadku niektórych rodzajów podpisu kwalifikowanego),

- określenie przesłanek odmowy udzielenia dostępu do systemu,
- pozyskanie potrzebnych danych z Wojewódzkich Ośrodków Medycyny Pracy oraz ich aktualizację,
- wskazanie konieczności prowadzenia listy lekarzy, którzy wystawiają świadectwa zdrowia marynarzom, jej zakresu i obowiązku publikacji,
- umożliwienie sprostowania danych figurujących na liście przez lekarza,
- niezwłoczna korekta lub usunięcie nieprawidłowych danych figurujących na liście przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie,
- określenie okresu przechowywania danych lekarzy uwzględnionych na liście prowadzonej przez dyrektora urzędu morskiego w Szczecinie.

Przy tym należy wskazać, że konieczność przechowywania danych lekarzy w okresie 30 miesięcy od zakończenia działalności przez uprawnionego lekarza wynika z okresu obowiązywania świadectwa zdrowia, który wynosi 2 lata. Zatem w przypadku gdy lekarz nie będzie już prowadził działalności, wydane przez niego świadectwa zdrowia będą jeszcze w obiegu i muszą być akceptowane w okresie swojej ważności przez urzędy morskie i inne zainteresowane podmioty.

W art. 5 w pkt 3 w projekcie ustawy proponuje się dodanie w art. 10 ustawy o pracy na morzu nowych ust. 1a–1h. Zgodnie z wieloletnią praktyką, urzędy morskie prowadzą rejestry/ewidencje książeczek żeglarskich w wersji papierowej i elektronicznej, rejestrując w systemie PHICS wnioski, odnotowując wykonane czynności urzędowe, aby na końcu spersonalizować książeczkę żeglarską. Mając na uwadze fakt, że książeczki żeglarskie, zgodnie z ustawą z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1669, z późn. zm.), stanowią dokumenty publiczne pierwszej kategorii i są drukami ścisłego zarachowania, zasadne jest wskazanie obowiązku prowadzenia ewidencji oraz określenie, w jakim systemie prowadzone są ewidencje. Proponuje się zatem, aby dyrektorzy urzędów morskich prowadzili ewidencje wydanych i unieważnionych książeczek żeglarskich w postaci papierowej i w postaci elektronicznej w systemie PHICS.

W art. 5 w pkt 4 w projekcie ustawy proponuje się dodanie art. 10a do nowelizowanej ustawy o pracy na morzu, wskazującego, że książeczkę żeglarską wydaje się cudzoziemcowi, który legalnie przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym w przypadku cudzoziemca będącego osobą, o której mowa w art. 9 w pkt 1, 4 i 5, jest wymagane posiadanie zezwolenia na pobyt stały lub zezwolenia na pobyt czasowy, lub zezwolenia na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej. Przedmiotowy przepis ma na celu rozwiązanie

problemów wynikających z masowego zgłaszania się cudzoziemców do urzędów morskich o wydanie książeczek żeglarskich, co nastąpiło w związku z trwającym konfliktem na Ukrainie. Rzeczpospolita Polska, spośród państw będących Stroną Konwencji 108 dotyczącej krajowych dowodów marynarzy, posiada przepisy, które pozwalają cudzoziemcom w bardzo prosty sposób uzyskać książeczkę żeglarską. Straż Graniczna bowiem weryfikuje jedynie, czy cudzoziemiec legalnie przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W innych państwach, będących tak jak Rzeczpospolita Polska Stroną ww. konwencji, cudzoziemcy muszą spełnić dodatkowe wymogi, np. posiadać zezwolenie na pobyt stały (np. Ukraina, Litwa, Czechy, Łotwa) lub zatrudnienie pod banderą danego państwa (Wielka Brytania, Panama). W związku z tym cudzoziemcy (obywatele Ukrainy) przyjeżdżają do urzędów morskich zorganizowanymi transportami w celu złożenia wniosków do urzędów morskich. Należy wskazać, że obsługa ukraińskich marynarzy, których przede wszystkim dotyczy przedmiotowa kwestia, jest dość problematyczna z tego względu, że osoby te posługują się ukraińskimi świadectwami przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa, których weryfikacja jest utrudniona z uwagi, iż zazwyczaj nie są one wprowadzone do bazy danych administracji Ukrainy i marynarze muszą podejmować działania celem ich rejestracji. Nie mając wiedzy w tym zakresie, oczekują informacji od administracji polskiej. Natomiast administracja ukraińska, nie odpowiada lub udziela lakonicznych odpowiedzi w języku ukraińskim na pytania kierowane przez terenową administrację morską. Ponadto problemem są niekompletne wnioski otrzymywane drogą elektroniczną (część ukraińskich marynarzy posiada profil zaufany, więc korzystają z możliwości złożenia wniosków na odległość), mimo szczegółowych informacji przedstawionych na stronach internetowych urzędów morskich. Ukraińscy marynarze przesyłają dokumenty w nieodpowiednich formatach i z brakami, co generuje dodatkowe zadania. Konieczne jest bowiem wyjaśnienie powodów nieprzyjęcia wniosku lub wezwanie do uzupełnienia braków. Przy tym należy zauważyć, że osoby te zazwyczaj nie znają języka polskiego i nie zawsze posługują się językiem angielskim. Kontakt z nimi jest znacznie utrudniony. Zatem obsługa takich spraw wymaga dużo więcej czasu i zaangażowania niż obsługa polskich marynarzy. Mając powyższe na uwadze, jest zasadne wprowadzenie dodatkowych, analogicznych jak w innych państwach, przepisów regulujących wystawianie polskich książeczek żeglarskich cudzoziemcom, co skutkowałoby ograniczeniem osób, które mogłyby ubiegać się o ten dokument, który jest dokumentem publicznym kategorii pierwszej. W art. 5 w pkt 5 w projekcie ustawy proponuje się zmianę treści w art. 12 pkt 1 ustawy o pracy na morzu. Zgodnie z § 4 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2023 r.

w sprawie książeczki żeglarskiej (Dz. U. poz. 2080), w przypadku gdy o wydanie książeczki wnioskuje cudzoziemiec, należy zasięgnąć opinii właściwego miejscowo organu Straży Granicznej, czy osoba ta legalnie przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W przypadku gdy pobyt jest nielegalny (np. niezarejestrowany), konsekwencją powinna być odmowa wydania książeczki żeglarskiej. Proponuje się zatem, aby katalog osób, którym dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, wydania książeczki żeglarskiej, rozszerzyć o cudzoziemców przebywających nielegalnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Proponowany przepis byłby zatem spójny z art. 12 pkt 4 ustawy o pracy na morzu, wskazującym, że dyrektor urzędu morskiego odmawia wydania książeczki osobie, wobec której zachodzą przesłanki odmowy wydania paszportu.

W art. 5 w pkt 6 w projekcie ustawy proponuje się zmianę art. 14 ust. 1 ustawy o pracy na morzu, rozszerzającą listę przypadków, w których książeczka żeglarska traci ważność. Proponuje się, aby książeczka żeglarska będąca dowodem tożsamości marynarza i dokumentująca przebieg pracy na statkach, traciła ważność w chwili wymiany na nową. Zgodnie bowiem z § 7 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2023 r. w sprawie książeczki żeglarskiej w przypadku wymiany książeczki na nową dyrektor urzędu morskiego odciska w dotychczasowej książeczce stempel o treści „unieważniono” i zwraca książeczkę żeglarską posiadaczowi. Podobnie w przypadku zgłoszenia zaginięcia lub utraty książeczki ważność książeczki żeglarskiej powinna „automatycznie” wygasnąć, z uwagi na fakt, że jest to dokument tożsamości. Odnaleziona i zwrócona książeczka powinna być również traktowana jako nieważna ze względu na to, że nie jest wiadome, czy ktoś nie wykorzystał takiej książeczki w niewłaściwy sposób. Dodanie tej przesłanki jest istotne z tego względu, że odnalezienie książeczki żeglarskiej przez osobę trzecią może nastąpić przed zgłoszeniem jej zaginięcia dyrektorowi urzędu morskiego. Wskazane wyżej przypadki powinny być zatem potraktowane jako przesłanki unieważnienia książeczki żeglarskiej, stąd propozycja rozszerzenia listy przypadków, w których książeczka żeglarska traci ważność.

W art. 5 w pkt 7 w projekcie ustawy proponuje się zmianę art. 18 ust. 6 ustawy o pracy na morzu, odnoszącą się do konsekwencji audytu dodatkowego, przeprowadzanego w agencji zatrudnienia przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. W obecnym stanie prawnym, zgodnie z art. 18 ust. 6 ustawy o pracy na morzu, „w przypadku negatywnego wyniku audytu dodatkowego, dyrektor urzędu morskiego unieważnia, w drodze decyzji, dokument, o którym mowa w ust. 2” (tj. dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach). Jest to konsekwencją bardzo daleko idącą, zważywszy na rolę agencji zatrudnienia, która

reprezentuje w każdym czasie dużą liczbę marynarzy. W obecnym brzmieniu przepisów organ administracji nie ma możliwości sprawowania rzeczywistego nadzoru nad działaniem agencji zatrudnienia, co jest konieczne dla zapewnienia realizacji uprawnień marynarzy. Samo zaś unieważnienie dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach nie powinno być wyłącznym i obowiązkowym skutkiem negatywnego wyniku audytu dodatkowego, a należałoby je traktować jako rozwiązanie ostateczne. Dlatego też proponuje się, aby w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podczas audytu dodatkowego, dyrektor urzędu morskiego uprzednio wskazał stwierdzone naruszenia oraz wyznaczył agencji zatrudnienia termin na ich usunięcie. Proponuje się także, aby dopiero nieusunięcie nieprawidłowości w wyznaczonym terminie skutkowało unieważnieniem dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach.

W art. 5 w pkt 8 w projekcie ustawy proponuje się dodanie nowego pkt 4 w art. 20 w ust. 2 ustawy o pracy na morzu. Proponuje się, aby armator, składając ofertę pracy na statku, oprócz dotychczas wymaganych dokumentów, dołączał do niej również kopię dowodu zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w załączniku A4-I do Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r., lub pisemne oświadczenie, że posiada zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w załączniku A4-I Konwencji MLC, lub informację, że statek nie jest objęty obowiązkiem posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora. Zgodnie z Konwencją MLC armator jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności z tytułu ponoszenia kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza w okresie zatrudnienia, w tym kosztów opieki medycznej oraz wypłaty wynagrodzenia z tytułu niezdolności marynarza do pracy. Zabezpieczenie to, zgodnie z art. 76a ustawy o pracy na morzu, powinno mieć formę ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, takiego jak gwarancja ubezpieczeniowa lub bankowa lub gwarancja innej instytucji finansowej podobnej do banku lub zakładu ubezpieczeń. Informacja w zakresie posiadania przez armatora tego typu zabezpieczenia finansowego, obejmującego swoim zakresem nieszczęśliwe okoliczności, w jakich może znaleźć się załoga podczas wykonywania pracy na rzecz tego armatora, dołączona do oferty pracy może stanowić cenną wskazówkę dla marynarza poszukującego zatrudnienia. Widząc taką informację, marynarz zyska bowiem pewność, że w sytuacji choroby, wypadku lub nieszczęśliwego zdarzenia, nie będzie pozostawiony przez armatora bez wsparcia finansowego i pomocy. Co więcej, informacja taka pomoże też podnieść

poziom świadomości marynarzy w zakresie przysługujących im praw oraz ewentualnych roszczeń z tytułu uchybienia im przez armatora.

W art. 5 w pkt 9 w projekcie ustawy, tj. w aktualnym art. 22, proponuje się dodanie nowego pkt 3 celem uregulowania w przypadku pośrednictwa pracy dla osób poszukujących pracy na statku o obcej przynależności kwestii zawierania przez agencję zatrudnienia umów z innymi agencjami zatrudnienia. Sytuacja ta dotyczy w szczególności sytuacji, gdy armator przekazuje kwestię rekrutacji w całości innej agencji zagranicznej, a agencja prowadzi rekrutację i zatrudnia w jego imieniu.

Jednocześnie w art. 5 w pkt 9 w projekcie ustawy dodaje się przepis stanowiący, że marynarzowi należy przedstawić informację o jego prawach wynikających z ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w art. 23 ust. 1 ustawy o pracy na morzu, co wpłynie pozytywnie na świadomość marynarzy odnośnie ich praw.

W art. 5 w pkt 10 w projekcie ustawy proponuje się doprecyzowanie art. 25 ust. 1 przez wskazanie, że agencja zatrudnienia jest obowiązana prowadzić wykaz osób, które podjęły pracę na statku za jej pośrednictwem, zawierający również informacje dotyczące stanowiska, na którym jest wykonywana praca, oraz narodowość marynarza. Przedmiotowe informacje mają znaczenie dla celów statystycznych dotyczących pośrednictwa pracy prowadzonego przez agencje zatrudnienia dla osób poszukujących pracy na statkach. Wskazane jest bowiem pozyskanie informacji, czy marynarze są zatrudniani na stanowiskach oficerskich czy nieoficerskich, a także narodowości marynarzy zawierających umowy za pośrednictwem agencji zatrudnienia. Celem zadośćuczynienia przepisom dotyczącym ochrony danych osobowych w przedmiotowym artykule przewiduje się również dodanie ust. 3–5, które wskazują, że agencja zatrudnienia ma obowiązek poinformować marynarza o prowadzonym wykazie oraz dokonać w nim korekt w przypadku nieprawidłowości. Ponadto wskazano, że agencja zatrudnienia przechowuje dane, o których jest mowa w ust. 1, przez okres 10 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym upłynął okres, na jaki została zawarta marynarska umowa o pracę, chyba że odrębne przepisy dotyczące dokumentacji pracowniczej przewidują w odpowiedniej sytuacji dłuższy okres przechowywania dokumentacji pracowniczej. Regulacja ta jest wzorowana na regulacji art. 94 pkt 9b ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy. Odniesienie do przepisów odrębnych, zgodnie z treścią ww. przepisu Kodeksu pracy, wynika z konieczności zachowania dynamicznego dostosowania regulacji do przepisów prawa pracy, w tym do ich ewentualnych przyszłych zmian. Należy wskazać, że wymóg prowadzenia takiego

wykazu wyniku z przepisów Normy A1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy Konwencji MLC.

W art. 5 w pkt 11 w projekcie ustawy proponuje się zmianę art. 29 ust. 2 ustawy o pracy na morzu, doprecyzowującą moment, w którym marynarska umowa o pracę się rozwiązuje. Z uwagi na fakt, że statek wpływa do portu o różnych porach dnia i nocy, mając również na uwadze, że po zawinięciu do portu jest wymagane jeszcze świadczenie pracy przez marynarzy, proponuje się, aby rozwiązanie marynarskiej umowy o pracę nastąpiło następnego dnia po zakończeniu podróży morskiej, zamiast obecnie obowiązującego zakończenia umowy „w dniu przybycia” statku do miejsca zakończenia podróży morskiej. Zmiana ta została wprowadzona na wniosek strony pracowników Trójstronnego Zespołu do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, poparty przez stronę pracodawców tego Zespołu.

W art. 5 w pkt 12 w projekcie ustawy proponuje się doprecyzowanie art. 38 ust. 5 pkt 2 ustawy o pracy na morzu przez wskazanie, że kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona przeprowadza kontrole zapasów żywności i wody pitnej w odniesieniu do ich ilości, wartości odżywczej, jakości i różnorodności. Przedmiotowe doprecyzowanie ma na celu implementację do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przyjętych 6 czerwca 2022 r. w Genewie, odnoszących się do Prawidła 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków, Norma A3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków. Jednocześnie należy wyjaśnić, że za procedury i narzędzia kontroli dokonywanych kontroli na statku przez kapitana statku lub osobę przez niego upoważnioną odpowiada armator.

W art. 5 w pkt 13 w projekcie ustawy proponuje się zmianę w art. 44 ust. 3 ustawy o pracy na morzu, przewidującą zastąpienia słowa „doba” wyrażeniem „24-godzinny okres” oraz wyrazu „tydzień” wyrazami „7-dniowy okres”. Zmiana ta ma na celu doprecyzowanie znaczenia wyrazów „doba” i „tydzień” w odniesieniu do pracy na statku, bowiem obecnie mogą być one interpretowane w różny sposób. Doba na statku, w odniesieniu do czasu pracy marynarzy, nie zaczyna się bowiem zgodnie z dobą zegarową, a w momencie rozpoczęcia pracy przez marynarza, co jest istotne z punktu przestrzegania dozwolonych maksymalnych godzin pracy i wymaganych godzin odpoczynku tak w ciągu doby, jak i tygodnia pracy. Proponowana zmiana ma zatem na celu wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych, które pojawiły się w praktyce stosowania tego przepisu. Co więcej jest zgodna z pkt 5 lit. a Normy A2.3 – Godziny pracy i wypoczynku Konwencji MLC, która czas pracy określa w sposób analogiczny do proponowanego w projekcie ustawy.

W art. 5 w pkt 14 w projekcie ustawy proponuje się zmianę zasady naliczania urlopu wypoczynkowego za okres krótszy niż miesiąc, określonej w art. 53 ust. 4 ustawy o pracy na morzu. Zgodnie z aktualnym art. 53 ust. 1 ustawy o pracy na morzu pracownikowi, który przepracował cały miesiąc, przysługuje 2,5 dnia urlopu. Jednak zgodnie z art. 53 ust. 4 ustawy o pracy na morzu, pracownikowi, który przepracował 25 dni w miesiącu, przysługują już 3 pełne dni urlopu. Bowiem, kierując się zasadą określoną w art. 53 ust. 4 ustawy o pracy na morzu: $2,5/30$ dni miesiąca \times 25 dni pracy w danym miesiącu = 2,083, co po zaokrągleniu w górę do dnia pełnego, daje 3 pełne dni. Mając na uwadze powyższe, proponuje się wprowadzenie zasady proporcjonalności przy określaniu wymiaru urlopu wypoczynkowego tak, aby nie faworyzować ani pracowników, którzy pracują pełen miesiąc, ani tych (jak ma to miejsce obecnie), którzy pracują krócej. Analogiczną zasadę proporcjonalności stosuje się już obecnie, w odniesieniu do urlopu wyrównawczego naliczanego zgodnie z art. 56 ust. 3 ustawy o pracy na morzu. Zmiana została wprowadzona na wniosek partnerów społecznych Trójstronnego Zespołu do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

W pkt 15 projektowanej ustawy w art. 54 dodaje się ust. 7, który stanowi, że ekwiwalent pieniężny, o którym mowa w art. 54 ust. 6, może być również wypłacony przez armatora, w przypadku gdy potrzeby eksploatacyjne statku uniemożliwiają wykorzystanie przez marynarza urlopu wyrównawczego w sposób określony w ust. 1–5 niniejszego artykułu. Jest to wskazane z uwagi na specyfikę pracy w systemie zmianowym.

W art. 5 w pkt 16 w projekcie ustawy proponuje się zmianę art. 62a ust. 8 ustawy o pracy na morzu, polegającą na rozszerzeniu zwolnienia ze stosowania przepisów w zakresie zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarzy o statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia w rozumieniu art. 5 pkt 6 ustawy o bezpieczeństwie morskim będące własnością skarbu takie jak statki urzędów morskich. Załogi tych statków składają się z pracowników urzędów państwowych i nie odbywają podróży międzynarodowych.

W art. 5 w pkt 17 w projekcie ustawy proponuje się uzupełnienie art. 63, dodając po ust. 1 kolejny ust. 1a, wskazujący, że armator zapewnia, aby organizacja i wyposażenie kuchni pozwalały na przygotowanie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych, zbilansowanych i pożywnych posiłków oraz aby posiłki były podawane w higienicznych warunkach. Przedmiotowy przepis ma na celu wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przyjętych dnia 6 czerwca 2022 r. w Genewie, odnoszących się do Prawidła 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków, Norma A3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków. W odniesieniu do potrzeby uwzględnienia obok

bardziej szczegółowych określić również ogólnego kryterium „odpowiedniości” („adequate” w angielskiej wersji językowej Konwencji MLC), należy wskazać, że Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Wyżywienia i Rolnictwa wskazuje dodatkowe istotne elementy odpowiedniości wyżywienia, takie jak jego dostępność czy dostosowanie do wymagań kulturowych, i elementy te również muszą być uwzględniane obok szczegółowych kryteriów zbilansowania, zróżnicowania i pożywności posiłków; wskazanie *explicite* tych szczegółowych aspektów odpowiedniości posiłku w Konwencji MLC oraz w ustawie wynika z szczególnie istotnej, priorytetowej roli tych biologiczno-dietetycznych aspektów odpowiedniości posiłku.

Co więcej celem wdrożenia ww. Poprawek z 2022 r. do Konwencji MLC doprecyzowuje się również art. 63 ust. 2 i 3 ustawy o pracy na morzu, wskazując odpowiednio, że armator zapewnia marynarzowi na statku, jeżeli jest to możliwe, dostęp do urządzeń komunikacji telefonicznej między statkiem a lądem oraz do Internetu za ewentualną opłatą wskazaną przez armatora nieprzekraczającą kosztu zapewnienia tej usługi oraz uwzględniając różnice kulturowe i religijne oraz czas trwania i charakter podróży morskiej, bezpłatne wyżywienie o odpowiedniej wartości odżywczej, jakości, różnorodności i w odpowiedniej ilości oraz bezpłatną wodę pitną o odpowiedniej jakości i w odpowiedniej ilości. Należy jednak zaznaczyć, że ww. dostęp do urządzeń komunikacji telefonicznej między statkiem a lądem oraz do Internetu nie zawsze może być możliwy np. z uwagi na brak zasięgu satelitarnego. Przedmiotowe przepisy mają na celu wdrożenie odpowiednio Prawidła 3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne, Norma A3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne, Wytyczna B3.1.11 – Zaplecze rekreacyjne, poczta i wizyty na statku i ww. do Prawidła 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków, Norma A3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków. Przedmiotowe przepisy mają na celu zagwarantowanie marynarzom łączności społecznościowej podczas pracy i życia na statku oraz bezpłatnie odpowiedniego pod względem jakościowym i ilościowym, uwzględniającego różnice kulturowe i religijne, wyżywienia oraz wody, co pozytywnie wpłynie na warunki pracy i życia marynarzy na statkach.

Ponadto w odniesieniu do art. 5 pkt 17 projektu ustawy na wniosek strony pracowników Trójstronnego Zespołu do spraw Żeglugi i Rybołówstwa morskiego, poparty przez stronę pracodawców tego Zespołu, proponuje się dodanie nowego ust. 4 w art. 63 ustawy o pracy na morzu. W projektowanym przepisie proponuje się doprecyzowanie, że koszty armatora poniesione z tytułu konieczności zapewnienia załodze na statku właściwych warunków do pracy, mieszkania i wypoczynku, bezpłatnego zakwaterowania, jak również bezpłatnego wyżywienia i wody pitnej, nie stanowią przychodu marynarza w rozumieniu przepisów o

podatku dochodowym. Propozycja odnosi się wyłącznie do tego, co armator zobowiązany jest zapewnić marynarzom „w naturze” i co w żaden sposób nie może stanowić przychodu marynarza. Propozycja tym samym nie odnosi się do ekwiwalentów wypłacanych załodze, np. za wyżywienie, które są opodatkowane podatkiem dochodowym, zgodnie z przepisami podatkowymi.

W art. 5 w pkt 18 w projekcie ustawy proponuje się zmiany w art. 66 ust. 1 i 3, mające na celu doprecyzowanie, że armator jest obowiązany dostarczyć członkowi załogi statku nieodpłatnie środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze w odpowiednim rozmiarze, w związku z czym w porozumieniu z kapitanem statku ustala rodzaje i rozmiary środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, których stosowanie jest niezbędne na określonych stanowiskach pracy na statku. Przedmiotowe doprecyzowanie ma na celu wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przyjętych dnia 6 czerwca 2022 r. w Genewie, odnoszących się do Prawidła 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom, Norma A4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom. Przedmiotowe zmiany zapewnią większy komfort pracy marynarzy na statkach.

W związku z regulacją składania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich raportów o zgonach marynarzy do Dyrektura Międzynarodowego Biura Pracy, co wynika z Poprawek do Konwencji MLC z 2022 r., w art. 5 pkt 19 projektu ustawy wprowadza się w art. 69 nowy ust. 4, który ma na celu umożliwienie przekazywania tych informacji w sposób zgodny z wymaganiami Międzynarodowego Biura Pracy. Dlatego proponuje się, aby w przypadku śmierci marynarza na statku, niezależnie od jej przyczyn, kapitan statku przedstawiał Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich informacje o tym zdarzeniu w terminie 7 dni od powzięcia o nim wiadomości. Zakres informacji został określony zgodnie z wymaganiami Międzynarodowego Biura Pracy i przedstawia się następująco: rodzaj (klasyfikacji) zgonu, typ statku i tonaż brutto, miejsce zgonu (na morzu, w porcie, na kotwiczowisku), płeć marynarza, wiek marynarza, stanowisko, na którym był zatrudniony marynarz, dział, w którym był zatrudniony marynarz. Jednocześnie należy zaznaczyć, że informacje do Międzynarodowego Biura Pracy są przekazywane w sposób zbiorczy, zaś wiek marynarzy jest określany przedziałowo.

Ponadto, w celu szczegółowego uregulowania spraw dotyczących zaopatrywania statków w produkty, jest konieczne wprowadzenie zmian do ustawy o pracy na morzu.

W związku z tym, w nowelizowanym art. 70 ust. 4, ustanawia się podstawę do nabywania produktów na statek. Podstawą tą będzie zapotrzebowanie armatora, które będzie mogło być zrealizowane tylko w aptece ogólnodostępnej, w której zostało złożone.

Natomiast w nowelizowanym art. 70 ust. 6 ustawy o pracy na morzu, ustanawia się podstawowe zasady wystawiania zapotrzebowań przez armatora.

Zasadnym jest ustawowe ograniczenie:

- zakresu asortymentowego (co do rodzaju) i ilości produktów możliwych do nabywania w aptece ogólnodostępnej przez armatora, przez odniesienie do przepisów wydanych na podstawie art. 72 ustawy o pracy na morzu, które szczegółowo regulują te kwestie,
- co do częstotliwości wystawiania zapotrzebowań (raz na 14 dni), wynikające z projektowanego art. 70 ust. 6 pkt 2 ustawy o pracy na morzu, ma przeciwdziałać ewentualnym nadużyciom wynikającym z mnożenia zapotrzebowań i nadmiarowego zakupywania na ich podstawie produktów w innych celach niż jedynie zaopatrzenie apteczki okrętowej danej jednostki.

Projektowany przepis art. 70 ust. 6 pkt 3 ustawy o pracy na morzu ma na celu jednoznaczne wskazanie, że zapotrzebowania nie mogą dotyczyć produktów leczniczych zawierających w składzie środki odurzające lub substancję psychotropową (reżim ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii – Dz. U. z 2023 r. poz. 1939). Taka możliwość będzie istniała, na podstawie przepisów dotyczących przeciwdziałania narkomanii, zgodnie z przepisami § 5 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 20 października 2015 r. w sprawie preparatów zawierających środki odurzające lub substancje psychotropowe, które mogą być posiadane i stosowane w celach medycznych oraz do badań klinicznych, po uzyskaniu zgody wojewódzkiego inspektora farmaceutycznego (Dz. U. z 2021 r. poz. 2124).

W projektowanym art. 70 ust. 8 ustawy o pracy na morzu zostały określone wymagania co do kwalifikacji osoby (lekarza), która będzie potwierdzała wystawiane przez armatora zapotrzebowanie pod względem medycznym (co do rodzajów i ilości produktów). Projektodawca wychodzi z założenia, że powinni to być lekarze posiadający największe doświadczenie praktyczne, zaznajomieni z załogą statku i jej potrzebami, którym nie są obce realia pracy na morzu lub którzy przynajmniej mają kontakt z marynarzami albo kandydatami na marynarzy. Proponuje się, aby uprawniony do potwierdzania zapotrzebowania był lekarz fizycznie obecny na statku (jeżeli jego obecność jest wymagana ze względu na liczebność załogi i typ statku determinujący długość rejsów) lub lekarz pełniący obowiązki państwowego

powiatowego lub granicznego inspektora sanitarnego, lub lekarz kwalifikujący marynarzy do pracy na statkach (uprawniony do wydawania tym osobom świadectw zdrowia).

Wymogi dla zawartości zapotrzebowania armatora (projektowany art. 70 ust. 9 ustawy o pracy na morzu) zdecydowano się oprzeć w zasadniczej większości na rozwiązaniach dotyczących analogicznych zapotrzebowań wystawianych przez podmioty wykonujące działalność leczniczą, których to rozwiązań dotyczy obecny art. 96 ust. 2. u.p.f. Różnice w obu tych rozwiązaniach wynikają z innej specyfiki działalności armatora względem podmiotu wykonującego działalność leczniczą. Tam jednak, gdzie rozwiązania można było ze sobą pogodzić, regulacje będą analogiczne.

Ponadto w projekcie ustawy (w propozycji dotyczącej art. 70 ust. 7 ustawy o pracy na morzu) zawarto przepis stanowiący, że nabyte na podstawie zapotrzebowania armatora produkty, mogą być przeznaczone do stosowania wyłącznie na danym statku, z wyjątkiem powstania stanu konieczności ratowania zdrowia i życia innych osób przebywających na morzu. Przepis ten ma stanowić zabezpieczenie przed przypadkami zaopatrywania innych jednostek tak nabytymi produktami albo wręcz wywozu produktów poza granice Rzeczypospolitej Polskiej w celach niezwiązanych z ich pierwotnie zadeklarowanym przeznaczeniem (np. prowadzenia nimi wtórnego obrotu), jednocześnie mając na uwadze mogące wystąpić sytuacje zagrożenia życia i zdrowia innych osób, np. rozbitków lub osób z innych jednostek, które znalazły się w stanie zagrożenia zdrowia lub życia, np. w sytuacji incydentu morskiego. W związku z tym ww. zapotrzebowanie będzie zawierać oświadczenie lekarza obecnego na statku (jeżeli przypadek jego wymaganej obecności na statku faktycznie zachodzi), że produkty nabyte na podstawie zapotrzebowania zostaną wykorzystane w wyżej opisanym celu (tzn. tylko na konkretnym statku, w stosunku do osób się na nim znajdujących, w pierwszej kolejności jego załogi, ewentualnie również pasażerów – jeżeli jest to jednostka o przeznaczeniu pasażerskim). Drugą sytuacją przewidzianą w oświadczeniu będzie zastosowanie produktów leczniczych lub wyrobów medycznych wchodzących w skład apteczki okrętowej wobec osób niebędących załogą albo pasażerami statku, przebywających na morzu (np. rozbitków), które wymagają zastosowania tych produktów lub wyrobów w celu ratowania ich zdrowia albo życia.

Niecelowe natomiast byłoby składowanie analogicznych oświadczeń przez pozostałych lekarzy, gdyż w ich przypadku wymaganie deklaratywności, co do których nie mogą oni mieć pewności, czy też których nie są w stanie przewidzieć ani ich zagwarantować, byłoby wymogiem pozbawionym racjonalności.

W projekcie ustawy wprowadza się również wymagania w przedmiocie przechowywania przez armatorów dokumentów związanych z zakupem i wywozem produktów na statkach (projektowany art. 70 ust. 10 ustawy o pracy na morzu).

Termin przechowywania ww. dokumentów będzie 5-letni, co jest rozwiązaniem zbliżonym do aktualnie istniejących zasad ewidencjonowania zapotrzebowań wystawianych przez podmioty wykonujące działalność leczniczą, po ich zrealizowaniu w danej aptece ogólnodostępnej (art. 96 ust. 2d u.p.f.).

Z uwagi na to, że kwestie praktycznej realizacji zapotrzebowań armatora oraz wzoru takiego zapotrzebowania mają charakter techniczny, w projekcie ustawy zawarto upoważnienie dla ministra właściwego do spraw zdrowia do uregulowania tych kwestii w drodze aktu wykonawczego (rozporządzenia).

W art. 5 w pkt 21 w projekcie ustawy w związku z koniecznością wdrożenia Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przyjętych dnia 6 czerwca 2022 r. w Genewie, odnoszących się do Prawidła 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie Norma A4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie, proponuje się dodanie nowego art. 70a wskazującego na obowiązek zapewnienia przez armatora na swój koszt transportu marynarza, znajdującego się na statku o polskiej lub obcej przynależności, przebywającego na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej, na ląd do odpowiedniej placówki medycznej armatora. W przypadku gdy armator nie podejmuje takich działań, transport organizuje na wniosek marynarza lub osoby przez niego upoważnionej dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. W takim przypadku koszty transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd, do odpowiedniej placówki medycznej, pokrywa armator statku. W takim przypadku dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w terminie 3 miesięcy od dnia transportu wydaje decyzję w sprawie obciążenia armatora kosztami transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd do odpowiedniej placówki medycznej, określając ich wysokość oraz termin i sposób uiszczenia tych kosztów. Koszty ww. transportu podlegają egzekucji w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Proponowany przepis określa także, że koszty te ulegają przedawnieniu z upływem 5 lat, licząc od dnia, w którym decyzja w sprawie obciążenia armatora kosztami transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd stała się ostateczna. Przedmiotowe przepisy mają na celu zagwarantowanie marynarzom stosownej opieki medycznej.

Jednocześnie w związku z koniecznością wdrożenia Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przyjętych dnia 6 czerwca 2022 r. w Genewie, odnoszących się do Prawidła 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie Norma A4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie, proponuje się zmiany w art. 73 ustawy o pracy na morzu (art. 5 pkt 22 projektu ustawy), wskazując, że zwłoki albo prochy sprowadza się do miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę lub wskazanego przez rodzinę marynarza w najkrótszym możliwym czasie. Ponadto, w związku z ww. poprawkami do Konwencji MLC, proponuje się dodanie nowych ust. 5–8 odnoszących się do pomocy dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w przypadku śmierci marynarza na statku przebywającym na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej lub na pełnym morzu, jeżeli statek ten następnie wpłynie na obszary morskie Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie transportu zwłok lub prochów marynarza do ww. miejsca. Należy zaznaczyć, że co do zasady jednak transportu takiego dokonuje armator i to on odpowiada za koszt takiego transportu. W przypadku gdy takiego transportu dokonuje dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, dochodzi on zwrotu kosztów takiego transportu od armatora na zasadach analogicznych jak wskazane w omówieniu proponowanego art. 70a.

Ponadto, w związku z nowelizacją ustawy o podatku tonażowym przewidzianą w art. 3 projektowanej ustawy, dostosowuje się przepisy art. 85 ust. 1 ustawy o pracy na morzu (art. 5 pkt 23 projektu ustawy).

W aktualnym art. 88 ust. 1 ustawy o pracy na morzu jest mowa o szeregu aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie, w tym na podstawie art. 94 ust. 2. Wskazać należy, że art. 94 ust. 2 ustawy o pracy na morzu został uchylony z dniem 28 grudnia 2017 r. przez art. 1 pkt 9 lit. b ustawy z dnia 12 października 2017 r. o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2181). Jednocześnie należy zauważyć, że rozporządzenie wydane na podstawie art. 94 ust. 2 ustawy o pracy na morzu obowiązywało do dnia 24 maja 2018 r., na podstawie art. 6 ww. ustawy, który utrzymał jego moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 94a ustawy o pracy na morzu, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Mając na względzie wskazany przepis przejściowy oraz zakres zagadnień uregulowanych w aktach wykonawczych wydanych na podstawie uchylonego art. 94 ust. 2 i dodanego art. 94a, zasadna jest zmiana wskazanej w art. 88 ust. 1 ustawy o pracy na morzu podstawy do wydania rozporządzenia. Stąd też w art. 5 pkt 24 projektu ustawy proponuje się aktualizację upoważnień ustawowych do wydawania aktów wykonawczych i zastąpienie nieobowiązującego już art. 94 ust. 2 aktualnym art. 94a ustawy o pracy na morzu.

W art. 5 w pkt 25 w projekcie ustawy proponuje się dodanie do ustawy o pracy na morzu nowego art. 90a, regulującego kwestię publikacji dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów Konwencji MLC przez statek. Na wniosek strony pracowników Trójstronnego Zespołu do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego proponuje się, aby Morski Certyfikat Pracy, wydawany przez dyrektorów urzędów morskich statkom spełniającym wymogi Konwencji MLC w zakresie warunków pracy i życia marynarzy, był udostępniany przez publikację w Biuletynu Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego właściwego dyrektora urzędu morskiego. Proponuje się także, aby publikacji podlegał również Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy, potwierdzający spełnienie wymogów Konwencji MLC na statku nowo zbudowanym, statku, który zmienił przynależność, lub statku, na którym armator przejął odpowiedzialność za jego eksploatację. Reguluje się ponadto zasady postępowania z opublikowanymi certyfikatami, w przypadku, gdy te dokumenty tracą ważność (Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy) lub zostaną unieważnione (Morski Certyfikat Pracy).

Natomiast w art. 5 w pkt 26 w projekcie ustawy proponuje się zmiany porządkowe w art. 100 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o pracy na morzu, polegające na przypisaniu przepisów ustanawiających wyłączenia stosowania niektórych wymogów w odniesieniu do statków niekonwencyjnych do właściwych rozdziałów ustawy. Proponuje się zatem przeniesienie odwołania do art. 28 z art. 100 ust. 1 pkt 3 do pkt 2 – jako że art. 28 ust. 1 i 2, regulujący kwestie dotyczące dołączania do marynarskiej umowy o pracę informacji o procedurach składania skarg na statku oraz przechowywania na statku kopii wzoru marynarskiej umowy o pracę i układu zbiorowego, odnosi się do warunków zatrudnienia i organizacji pracy na statku (art. 100 ust. 1 pkt 2), nie zaś do warunków pracy i życia na statku (art. 100 ust. 1 pkt 3). Proponowana zmiana nie ma na celu wprowadzania modyfikacji w stosowaniu przepisów ustawy o pracy na morzu do statków niekonwencyjnych, a jedynie uporządkowanie włączeń niektórych wymogów i ich przypisanie do właściwych rozdziałów ustawy.

Ponadto, na wniosek strony pracowników Trójstronnego Zespołu do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, poparty przez stronę pracodawców tego Zespołu, w art. 100 ust. 1 pkt 3 ustawy o pracy na morzu (art. 5 pkt 26 projektu ustawy) dodatkowo proponuje się zastąpienie wyrazów „holowników, pogłębiarek oraz dźwigów pływających” wyrazami „a także specjalistycznych statków technicznych, w tym holowników, pogłębiarek i dźwigów pływających”. Aktualna redakcja przepisu wskazuje bowiem, że armator ma obowiązek dostarczenia bezpłatnego wyżywienia wyłącznie na statki określonego typu (pogłębiarki,

holowniki itp.), a nie również na inne rodzaje specjalistycznych statków technicznych (np. szalandy samobieżne). W konsekwencji powyższego armatorzy dysponujący różnymi typami specjalistycznych statków technicznych wydają dla części załóg pływających (na wymienionych enumeratywnie w przepisie typach statków) wyżywienie, którego wartość jest nieopodatkowana, a dla pozostałej części załóg – potrącają od wydanego wyżywienia podatek. Proponowana zmiana ma zatem na celu zapobieżenie sytuacji dyskryminowania części załóg pływających. Ponadto należy wskazać, że propozycja jest zbieżna z aktualną redakcją art. 108 ust. 1 ustawy o pracy na morzu, w którym uniknięto zawężenia katalogu specjalistycznych statków technicznych tylko do określonych typów statków.

W art. 5 w pkt 27 w projekcie ustawy proponuje się uzupełnienie i przeredagowanie katalogu przepisów karnych, o których jest mowa w art. 116 nowelizowanej ustawy o pracy na morzu, w związku z wprowadzanymi nowymi obowiązkami nakładanymi na armatora w art. 63 i art. 66 ww. ustawy o pracy na morzu dotyczącymi zapewnienia przez armatora:

- aby organizacja i wyposażenie kuchni pozwalały na przygotowanie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych, zbilansowanych i pożywnych posiłków oraz aby posiłki były podawane w higienicznych warunkach (tzn. organizacji i wyposażenia kuchni zgodnie z art. 63 ust. 1a),
- bezpłatnego zakwaterowania oraz warunków do rekreacji zgodnie z art. 63 ust. 2,
- jeżeli to możliwe – dostępu do urządzeń komunikacji telefonicznej między statkiem a lądem lub dostępu do Internetu albo za korzystanie z takiego dostępu żąda opłaty przekraczającej koszt zapewnienia tej usługi,
- bezpłatnego wyżywienia zgodnie z art. 63 ust. 3,
- nieodpłatnie środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, zgodnie z art. 66 ust. 1.

W art. 5 pkt 28 w projekcie ustawy proponuje się wskazanie w nowo dodawanym art. 129a ustawy o pracy na morzu, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej komunikat, określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających udzielenie dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) uprawnionym lekarzom zgodnie z przepisami niniejszej ustawy. Komunikat ten ogłasza się w terminie co najmniej 14 dni przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie. Należy w związku z tym wyjaśnić, że w art. 67 pkt 4 ustawy z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach

rybackich (Dz. U. z 2025 r. poz. 1463) wprowadzono zmianę przepisów ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, odnoszącą się do świadectw zdrowia marynarzy, polegającą na wskazaniu w art. 4 ust. 2a, że „świadectwa zdrowia rejestruje i wydaje w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) uprawniony lekarz”. Jednocześnie nie wskazano trybu rejestracji lekarzy w tym systemie ani trybu rejestracji i wydawania w nim świadectw zdrowia. Brak określenia tych warunków uniemożliwił przygotowanie i wdrożenie odpowiedniego modułu systemu PHICS. Szacowany koszt budowy nowego modułu może wynieść około 500 000,00 zł. Należy jednak mieć na uwadze, że system PHICS ma obecnie 20 lat i zachodzi konieczność zastąpienia go nowym systemem. Obecnie w Urzędzie Morskim w Szczecinie trwają prace nad przygotowaniem dokumentacji potrzebnej do zlecenia zaprojektowania i wdrożenia nowego Systemu PHICS. Zatem wdrożenie kolejnego modułu w dotychczasowym systemie, który w perspektywie 2–3 lat ma zostać wygaszony, jest niezasadne i kosztowne. Mając na uwadze konieczność odpowiedniego gospodarowania środkami publicznymi, jest wskazane zbudowanie odpowiedniego narzędzia w nowym systemie.

W nawiązaniu do powyższego proponuje się również dodanie w przedmiotowym punkcie art. 129b do ustawy o pracy na morzu, mającego na celu wprowadzenie do ustawy regulacji prawnych umożliwiających, do czasu wdrożenia wyżej wskazanych rozwiązań technicznych, pozyskanie potrzebnych danych o uprawnionych lekarzach wykonujących badania profilaktyczne z wojewódzkich ośrodków medycyny pracy oraz wskazujące na konieczność publikacji listy uprawnionych lekarzy przez urzędy morskie, zgodnie z wymogami sekcji A-I/9.4 konwencji STCW.

W związku z powyższym w ustawie o pracy na morzu należałoby wskazać, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłosi komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających uprawnionym lekarzom rejestrowanie i wydawanie świadectw zdrowia marynarzy w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów morskich (PHICS) zgodnie z przepisami niniejszej ustawy. Komunikat zostałby ogłoszony wtedy, gdy zostanie przygotowane i wdrożone odpowiednie narzędzie (system). Podobną procedurę ogłoszenia gotowości systemu wprowadzono np. w ustawie z dnia 27 stycznia 2022 r. o dokumentach paszportowych (Dz. U. z 2026 r. poz. 196) w odniesieniu do rejestru dokumentów paszportowych, a także w art. 155 ust. 10 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 3, z późn. zm.) w odniesieniu do usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego lub publicznej usługi hybrydowej.

W art. 5 w pkt 29 projektu ustawy proponuje się dodanie nowego ust. 1a w art. 130 ustawy o pracy na morzu. Bowiem, ze względu na określenie w ustawie o pracy na morzu limitu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy jedynie do roku 2025, jest konieczne określenie limitów wydatków z budżetu państwa wynikających z przedmiotowej ustawy na kolejne 10 lat. Uwzględnione w przedmiotowym przepisie wydatki obejmują określone w art. 18 ust. 11 wynagrodzenia audytorów za przeprowadzenie audytu agencji zatrudnienia, jak również wydatki przewidziane na zakup blankietów książeczek żeglarskich wraz z naklejką do personalizacji danych osobowych.

W art. 6 projektu ustawy wprowadza się przepisy przejściowe.

W przedmiotowych przepisach wskazuje się, że:

- do wniosków o wystawienie książeczki żeglarskiej złożonych przez cudzoziemców będących osobami, o których mowa w art. 9 pkt 1, 4 i 5 ustawy zmienianej w art. 5, i nierozpatrzonej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy nie stosuje przepisów art. 10a ustawy zmienianej w art. 5,
- do ofert pracy, o których mowa w art. 20 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, złożonych przez armatora i niezrealizowanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy art. 20 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu dotychczasowym,
- do rozwiązywania marynarskich umów o pracę zawartych na czas podróży morskiej, o których mowa w art. 29 ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zawartych i nierozwiązanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się art. 29 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu dotychczasowym.

W pozostałym zakresie nie identyfikuje się potrzeby wprowadzenia przepisów przejściowych.

W art. 7 w projekcie ustawy został wskazany środek pomocy publicznej, który wymaga zgody Komisji Europejskiej, oraz wprowadza się klauzulę warunkującą jego wejście w życie, stanowiącą, że przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do dochodów uzyskanych począwszy od dnia 1 stycznia roku następującego po roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązują w okresie obowiązywania tej decyzji.

Analogicznie w art. 8 w projekcie ustawy wskazuje się, że przepisy ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do dochodów uzyskanych począwszy od dnia 1 stycznia roku następującego po roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną

decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązują w okresie obowiązywania tej decyzji.

Z uwagi na zmiany w ustawie o podatku tonażowym wskazanym jest wydanie nowych aktów wykonawczych do tej ustawy. W związku z tym w art. 9 w ust. 1 w projekcie ustawy wskazuje się, że przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wydania przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia projektowanej ustawy w życie. W art. 9 w ust. 2 wskazuje się zaś, że przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wydania przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia niniejszej ustawy w życie, i mogą być zmieniane.

W art. 10 projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Przedmiotowy termin ma na celu zapewnienie odpowiedniego okresu na dostosowanie się przez interesariuszy projektu ustawy do nowych regulacji. Przewiduje się, że proponowany okres będzie wystarczający dla armatorów, aby przygotowali się do nowego trybu zaopatrywania statków w niezbędne produkty lecznicze i wyroby medyczne, jak również wprowadzali ewentualne niezbędne zmiany w ewidencji czasu pracy i urlopów.

Brak jest możliwości alternatywnego rozwiązania problemu z uwagi na okoliczność, że materia objęta projektem ustawy jest zagadnieniem uregulowanym ustawowo.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). 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), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców, których należy powiadomić za pośrednictwem Systemu Wymiany Informacji na Rynku Wewnętrznym IMI, w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677 oraz z 2026 r. poz. 160) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, 1795 i 1826 i z 2026 r. poz. 507).

Projekt ustawy nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Projekt ustawy ma pozytywny wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodzin marynarzy. Zwiększenie świadomości przysługujących praw może pomóc polskim marynarzom i ich rodzinom w skuteczniejszym dochodzeniu roszczeń z tytułu niewywiązania się armatora z jego obowiązków względem marynarza. Poszerzenie zakresu podmiotowego zwolnienia dochodów z pracy na statku z podatku dochodowego od osób fizycznych korzystnie wpłynie na sytuację marynarzy i ich rodzin.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych i programowych pod numerem UD79.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Paweł Krężel – Dyrektor, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury, tel. +48 22 522 58 10, e-mail: pawel.krezel@mi.gov.pl</p> <p>Agnieszka Michalak-Pochylska – Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury tel. + 48 22 522 55 93, e-mail: agnieszka.michalak-pochylska@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 23.04.2026 r.</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD79</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przywrócenie polskiej bandery jest jednym z priorytetów rządu, ogłoszonym przez Prezesa Rady Ministrów, Pana Donalda Tuska, podczas Międzynarodowego Kongresu Morskiego oraz nieformalnego spotkania ministrów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych do spraw gospodarki morskiej w dniu 15 maja 2025 r. w Szczecinie. Priorytet ten został uwzględniony w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 9 września 2025 r. dokumencie dotyczącym priorytetów polityki rządu. Przedmiotowy projekt ustawy stanowi jeden z elementów służących realizacji przedmiotowego priorytetu. Główne cele przedmiotowej ustawy to:

1. zapewnienie możliwości stosowania w Rzeczypospolitej Polskiej zalecanych przez Komisję Europejską (w dokumencie: Komunikat Komisji C (2004) 43: Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego) środków pomocowych:

- a) podatku tonażowego – z uwagi na obecny brak możliwości jego stosowania; należy przy tym zaznaczyć, że dotychczasowy zakres jego stosowania był niepełny, a w szczególności nie pozwalał na maksymalizację krajowego udziału w obsłudze dynamicznie rozwijającego się sektora *offshore*,
- b) zwolnienia dochodów marynarzy z podatku dochodowego – z uwagi, że jego dotychczasowy zakres stosowania zwolnienia był niepełny, co w szczególności było niekorzystne dla młodych marynarzy rozpoczynających karierę po zakończeniu nauki w drugiej połowie roku oraz utrudniało kompletowanie załóg;

2. Dostosowanie polskiego prawodawstwa do przyjętych w 2022 roku zmian w Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją MLC”, co zapewni zgodność polskich przepisów ze standardami międzynarodowymi;

3. Zapewnienie możliwości zakupu produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych, stanowiących obowiązkowe wyposażenie apteczek okrętowych.

Jedynie pełne, dostosowane do warunków polskich stosowanie wszystkich zalecanych przez Komisję Europejską środków pomocowych (w tym preferencyjnych składek ubezpieczeń społecznych marynarzy, wprowadzonych *ustawą z dnia 25 lipca 2025 r. o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1083)*, przy jednoczesnym zapewnieniu zgodności polskiego prawodawstwa ze standardami międzynarodowymi oraz eliminacji administracyjnych utrudnień działalności żeglugowej, zapewni możliwość odbudowy polskiej floty handlowej.

Projektowana regulacja przewiduje nowelizację ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 985). Jak ww. u przyczyn tej nowelizacji leży potrzeba zapewnienia przedsiębiorcom żeglugowym możliwości wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym, zamiast opodatkowania podatkiem dochodowym od osób prawnych lub podatkiem dochodowym od osób fizycznych, co będzie miało pozytywny wpływ na konkurencyjność polskiego rynku żeglugowego. Należy bowiem wskazać, że decyzja Komisji Europejskiej z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie Pomocy Państwa nr C 34/2007 (ex N 93/2006) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Rzeczypospolitej Polskiej ograniczała czas stosowania systemu podatku tonażowego do 10 lat. Podatek tonażowy jest to zryczałtowana forma opodatkowania podatkiem dochodowym w zakresie działalności

polegającej na eksploatacji statków w żegludzie morskiej. Możliwość jego stosowania przez państwa członkowskie Unii Europejskiej wynika z komunikatu Komisji C (2004) 43 Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (2004/C 13/03). Podatek tonażowy wpłynie na obniżenie kosztów działalności prowadzonej przez przedsiębiorców żeglugowych i ich konkurencyjność na arenie międzynarodowej. Bowiern podatek tonażowy funkcjonuje w takich państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak Malta, Cypr, Belgia, Niemcy, Dania, Francja, Estonia, Szwecja.

Co więcej, proponuje się nowelizację ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 2105, z późn. zm.) celem poszerzenia zakresu podmiotowego zwolnienia dochodów marynarzy uzyskiwanych z pracy na statku z podatku dochodowego, przez uchylenie warunków dotyczących obywatelstwa marynarza oraz liczby dni przepracowanych w roku. Ma to na celu poprawę atrakcyjności polskiej bandery oraz wyeliminowanie problemów wynikających z warunku wykonywania pracy na statku przez 183 dni w roku, co nie jest dopasowane do specyfiki aktualnych okresów zatrudnienia w tym zawodzie. Eliminacja tych ograniczeń stosowania środka pomocy publicznej, niewskazanych w wytycznych Komisji Europejskiej (*Komunikat Komisji C (2004) 43 Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (2004/C 13/03)*), nie powinna odbić się negatywnie na finansach publicznych, ponieważ zdecydowana większość marynarzy pracuje na statkach ponad 183 dni w roku, a marynarze z państw trzecich już obecnie w praktyce nie płacą podatków w Rzeczypospolitej Polskiej. Ograniczenie dotyczące liczby przepracowanych dni nie pozwala armatorom na konieczną w warunkach międzynarodowej żeglugi elastyczność, np. w przypadku zatrudniania nowych marynarzy w drugiej połowie roku. Znacząco obniża ono atrakcyjność tracącego na popularności zawodu marynarza oraz niekorzystnie oddziałuje na potencjalne koszty pracy ponoszone przez armatorów. Jest to związane z tym, że marynarz, podejmując zatrudnienie na statku pod polską banderą nie ma pewności, że przepracuje w ciągu roku odpowiednią liczbę dni. Wskutek tego oceniając proponowane przez armatorów statków o różnej przynależności państwowej stawki płac, w przypadku statku pod polską banderą nie może zakładać, że zostanie zwolniony z podatku, więc wybierając oferty pracy na statkach bander, które nie przewidują tego typu rygorów. Sytuacja taka zniechęca do rejestracji pod polską banderą. W odniesieniu do marynarzy z państw trzecich należy wskazać, że już obecnie nie płacą oni podatków w Rzeczypospolitej Polskiej, ani w żadnym innym kraju UE, więc zmiana taka byłaby neutralna dla budżetu – zaś niekorzystne ukształtowanie polskich przepisów jedynie zachęca do rejestracji statków w rejestrach okrętowych innych państw członkowskich UE.

Ponadto, projekt ustawy zawiera propozycje zmian do ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r., poz. 102), będące wynikiem prac Trójstronnego Zespołu do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, przygotowane w oparciu o doświadczenia kilkuletniego funkcjonowania jej przepisów w praktyce.

Celem projektu ustawy w zakresie nowelizacji ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu jest przede wszystkim wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz wyeliminowanie problemów, które armatorzy mają z zakupem produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych, stanowiących obowiązkowe wyposażenie apteczek okrętowych. Problemy armatorów z zakupem leków na statki wynikają ze zmian wprowadzonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz.U. z 2025 r. poz. 750, z późn. zm.) i braku kompatybilności jej przepisów z ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu w przedmiotowej kwestii.

Zgodnie z art. 70 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, armator jest uprawniony do nabywania produktów leczniczych i wyrobów medycznych na statek na podstawie zapotrzebowania, o którym mowa w art. 96 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne. Natomiast zapotrzebowanie na leki, zgodnie z przywołanym art. 96 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, mogą wystawiać wyłącznie podmioty wykonujące działalność leczniczą. Ponadto, zgodnie z art. 86a ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, po zmianach wprowadzonych ustawą z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o systemie informacji w ochronie zdrowia oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1991, z późn. zm.), zapotrzebowanie na leki mogą wystawiać wyłącznie podmioty wykonujące działalność leczniczą. Zatem w wyniku zmian w ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, armatorzy jako podmioty niewykonyjące działalności leczniczej, nie są uprawnieni do wystawiania i realizowania zapotrzebowania w aptece. Ponadto, apteki ogólnodostępne są uprawnione do zaopatrywania w leki podmiotów innych niż indywidualni pacjenci i podmioty wykonujące działalność leczniczą, tylko w takim zakresie, w jakim zaopatrywanie to dotyczy leków wydawanych bez przepisu lekarza (OTC), z wyłączeniem leków zawierających w składzie substancje o działaniu psychoaktywnym, a leki takie są wymagane jako obowiązkowe wyposażenie apteczki okrętowej. Armatorzy są więc obecnie praktycznie pozbawieni możliwości zaopatrywania się na rynku krajowym w medykamenty wymagane na statku prawem polskim i międzynarodowym.

Wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. będzie również wymagało zmian w ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374).

Dodatkowo, ze względu na określenie w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu limitu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy jedynie do roku 2025, konieczna jest nowelizacja przepisów określająca limity wydatków na kolejne 10 lat.

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

Projektowana regulacja przewiduje nowelizację ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym celem zapewnienia przedsiębiorcom żeglugowym możliwości wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym, co będzie miało pozytywny wpływ na konkurencyjność polskiego rynku żeglugowego. Na uwadze należy mieć, że konieczne jest dostosowanie ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym do wytycznych Komisji Europejskiej Komunikat Komisji C(2004) 43: Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego oraz do aktualnej praktyki decyzyjnej Komisji Europejskiej w zakresie środków pomocy publicznej oraz postulatów armatorów. Dostosowania te mają na celu zarówno zapewnienie zgodności z bieżącą praktyką decyzyjną w celu otrzymania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej, jak i wprowadzenie optymalnego zakresu stosowania środka pomocowego w celu poprawy pozycji konkurencyjnej polskich podmiotów, w szczególności w zakresie branż o strategicznym znaczeniu. W związku z tym przewiduje się rozszerzenie możliwości stosowania podatku tonażowego do statków pływających pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a nie jak dotychczas tylko do statków pod banderą polską, a także objęcie podatkiem tonażowym nie tylko armatorów, ale i zarządców statków. Ponadto proponuje się objęcie podatkiem tonażowym działalności w zakresie czarteru statków. Dalsze istotne zmiany obejmują objęcie podatkiem tonażowym żeglugi krajowej, a w szczególności statków stosowanych do obsługi sektora *offshore*; jest to szczególnie istotne ze względu na strategiczne znaczenie sektora *offshore*, jak również ze względu na przyszłe potrzeby obsługi portu w Elblągu, którego tor podejściowy ma zostać pogłębiony. Ponadto zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej precyzuje się warunki objęcia podatkiem tonażowym dotyczące miejsca prowadzenia działalności, obywatelstwa zatrudnionych osób, przynależności wykorzystywanych statków oraz kryteria objęcia podatkiem tonażowym działalności w zakresie czarteru, jak również precyzuje się zakres objętej podatkiem tonażowym działalności pobocznej i wprowadza się limit 50 % przychodów z tej działalności. Wprowadzenie tych zmian jest niezbędne w celu uzyskania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej. Wprowadza się również przepisy określające skutki podatkowe nieprawidłowo uzyskanej pomocy publicznej (nowy rozdział 3a ustawy dotyczący zwrotu pomocy). Ponadto stawki podatku zostają dostosowane do wymagań Komisji Europejskiej i uzgodnień osiągniętych w ramach procedury notyfikacyjnej. Stawki podatku tonażowego zostają nieznacznie podwyższone, ale pozostają jednymi z najatrakcyjniejszych w Unii Europejskiej, a w odniesieniu do dominujących w Polsce kategorii pojemności statków najkorzystniejsze, co przedstawiono w Tabeli 2. Należy jednak podkreślić, że wejście w życie projektowanych regulacji wymaga wydania przez Komisję Europejską pozytywnej decyzji o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym.

Poniżej przedstawiono:

- w Tabeli 1 – zestawienie najważniejszych korzyści proponowanych dla przedsiębiorców żeglugowych projektem tej nowelizacji (szczegółowo opisane w uzasadnieniu), oraz
- w Tabeli 2 – porównanie rocznych kwot należnego podatku (w euro) dla przykładowych statków (w zależności od objętości netto NT) w Republice Cypryjskiej (najistotniejsze konkurencyjne państwo bandery) i Malcie oraz Chorwacji (inne konkurencyjne pod względem wysokości stawek państwa) oraz w Polsce (według dotychczasowych oraz projektowanych przepisów), przy założeniu wykorzystywania statku przez 365 dni w roku.

Tabela 1: Nowelizacja ustawy o podatku tonażowym – najważniejsze korzyści dla przedsiębiorców żeglugowych

Aktualnie obowiązujące przepisy	Projektowane przepisy	Korzyść
Art. 1 – zakres ustawy: dochody osiągane z żeglugi międzynarodowej	Art. 1 – zakres ustawy: dochody osiągane z żeglugi między portami polskimi lub zagranicznymi oraz między portami a sztucznymi wyspami, instalacjami lub konstrukcjami położonymi na polskich lub zagranicznych obszarach morskich lub na morzu pełnym	Rozszerzenie zakresu stosowania środka pomocowego zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, w szczególności pozwala polskim przedsiębiorcom żeglugowym na konkurowanie z podmiotami zagranicznymi w zakresie obsługi sektora <i>offshore</i>
Art. 2 pkt 3 – definicja przedsiębiorcy żeglugowego obejmuje podmioty które: – we własnym imieniu uprawiają żeglugę statkiem własnym lub cudzym – jest właścicielem statku, ale nie uprawia równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem własnym lub cudzym,	Art. 2 ust. 3 – definicja przedsiębiorcy żeglugowego obejmuje podmioty które: – we własnym imieniu uprawiają żeglugę statkiem własnym lub cudzym, w szczególności na podstawie czarteru statku bez załogi (bare-boat) – dysponują statkiem na podstawie umowy czarteru statku na czas lub podróż	Rozszerzenie zakresu stosowania środka pomocowego zgodnie z wytycznymi KE – w zakresie czarteru statków. Zwiększy to konkurencyjność polskich przedsiębiorców żeglugowych na arenie międzynarodowej

– zarządzają cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy	– zarządzają cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy – oddają statek własny w czarter bez załogi	
Art. 2 pkt 10 – definicja zarządzania statkiem: zarządzanie techniczne oraz zarządzanie załogą	Art. 2 pkt 10 – definicja zarządzania statkiem: zarządzanie techniczne lub zarządzanie załogą	Rozjaśnienie definicji przez eliminację wątpliwość co do konieczności łącznego wykonywania obydwu usług
Art. 3 ust. 1 – opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludze prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludze międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy	Art. 3 ust. 1 – opodatkowaniu podatkiem tonażowym podlegają przedsiębiorcy żegludze prowadzący działalność z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy	Pozwala na objęcie podatkiem tonażowym statków wykorzystywanych w żegludze krajowej, zwłaszcza stosowanych do obsługi sektora <i>offshore</i>
Art. 3 ust. 1 pkt 2 – 2) ratownictwa pełnomorskiego	Art. 3 ust. 1 pkt 2 – wykorzystywanych do ratownictwa pełnomorskiego, układania rurociągów, kablów, badawczych i dźwigów pływających, a także wykorzystywanych do budowy i obsługi instalacji morskich	Pozwala na objęcie podatkiem tonażowym statków stosowanych do obsługi sektora <i>offshore</i>
-	Art. 3 ust. 1a–1d: szczegółowe zmiany, omówione w uzasadnieniu; wprowadzają warunki opodatkowania podatkiem tonażowym wynikające z praktyki decyzyjnej Komisji Europejskiej. Wynikające z tego obowiązki dotyczące składania oświadczeń i dowodów oraz konsekwencje braku ich realizacji regulują dodane przepisy art. 9 ust. 4 i 7–11	Dostosowanie do praktyki decyzyjnej KE, co umożliwi uzyskanie pozytywnej decyzji KE
-	Art. 3 ust. 2: zmiana polegająca na ustanowieniu limitu maksymalnie 50 % przychodów z działalności pobocznej oraz szczegółowe zmiany dot. działalności pobocznej, omówione w uzasadnieniu	Dostosowanie przepisów do praktyki decyzyjnej KE, tym samym umożliwiając uzyskanie pozytywnej decyzji
-	Art. 3 ust. 2a – czarter: precyzuje warunki korzystania ze środka pomocowego w przypadku objętych podatkiem tonażowym na podstawie nowelizacji ustawy przedsiębiorców oddających statek w czarter bez załogi lub uprawiających żegludę statkiem na podstawie czarteru bez załogi	W związku z objęciem działalności w zakresie czarteru środkiem pomocowym konieczne jest określenie zasad stosowania środka pomocowego w odniesieniu do podmiotów podejmujących taką działalność
-	Art. 4 ust. 2: obniżona podstawa opodatkowania dla przedsiębiorców zarządzających statkiem.	Uwzględnia mniejszy udział zarządzającego statkiem w korzyściach ekonomicznych przeliczonych na jednostkę NT, zapewniając, że opodatkowanie podatkiem tonażowym nie będzie dla

		takich podmiotów niekorzystne
Art. 5 – przepis określa dobowe stawki ustalane w zależności od pojemności netto statku	stawki zostają dostosowane do ustaleń osiągniętych w procedurze notyfikacyjnej, co jest warunkiem uzyskania pozytywnej decyzji KE	Dostosowanie do praktyki decyzyjnej KE, co jest warunkiem uzyskania pozytywnej decyzji KE. Stawki pozostają jednymi z najkorzystniejszych w Unii Europejskiej
Art. 10 ust. 1: Przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym przez okres opodatkowania 10 lat	Art. 10 ust. 1: przedsiębiorca żeglugowy podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym przez okres wskazany w oświadczeniu, o którym mowa w art. 9 ust. 4, jednak nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż okres obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności podatku tonażowego z rynkiem wewnętrznym, albo przez okres obowiązywania tej decyzji, jeżeli w dniu złożenia oświadczenia okres jej obowiązywania jest krótszy niż 5 lat	Zapewnia większą elastyczność decydowania o korzystaniu ze środka pomocowego

Tabela 2: Przykładowe stawki podatku tonażowego (w euro)

statek NT	Cypr	Malta	Chorwacja	Polska – dotychczas	Polska – propozycja
1000	365	2500	361	347	381
10000	3157	3580	3135	2531	2878
20000	5165	4880	5144	3918	4681
25000	6169	5330	6149	4612	5583
30000	6808	5780	6785	4959	6484
40000	8085	6480	8058	5652	8149
50000	8815	7180	8795	6346	9813
80000	11005	8680	11005	8426	13974

Proponuje się również wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych w celu zapewnienia pełnego zwolnienia dochodów marynarzy uzyskanych z tytułu pracy na statkach z podatku dochodowego, niezależnie od obywatelstwa marynarza (obecnie zwolnienie dotyczy tylko obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego) oraz od liczby przepracowanych w roku dni (obecnie obowiązuje warunek wykonywania pracy na statku przez okres co najmniej 183 dni w roku), co ma na celu uatrakcyjnienie zawodu marynarza, wyeliminowanie czynnika zniechęcającego do rejestracji statków w polskim rejestrze okrętowym oraz umożliwienie armatorom sprawnego kompletowania załóg. Podobnie jak w przypadku zmian w odniesieniu do podatku tonażowego, zmiany te mają na celu zapewnienie pełnego stosowania środków pomocowych w zakresie określonym wytycznymi Komisji Europejskiej; jednoczesne stosowanie wszystkich zalecanych środków w odpowiednio szerokim, optymalnym w warunkach polskich zakresie powinno zapewnić ich skuteczność.

Projekt nowelizacji ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu przewiduje przede wszystkim wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., które przewidują m.in. :

- nowe obowiązki dla armatorów w zakresie zapewnienia dostępu do Internetu, odpowiedniej odzieży i obuwia roboczego w odpowiednim rozmiarze, bezpłatnego wyżywienia o odpowiedniej wartości odżywczej, jakości, różnorodności i ilości oraz bezpłatnej wody pitnej o odpowiedniej jakości i ilości,
- nowe obowiązki dla agencji zatrudnienia w zakresie informowania marynarzy o ich prawach wynikających z ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę,
- rozwiązanie problemu armatorów związanego z wyposażaniem statków w leki wymagane prawem krajowym i międzynarodowym, który wynikał ze zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne; proponuje się zatem umożliwienie armatorom, których statki zawijają do polskich portów morskich, lub którzy posiadają statki

pod polską banderą lub siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej, zakup produktów leczniczych i wyrobów medycznych wymaganych jako obowiązkowe wyposażenie apteczki okrętowej poprzez ustanowienie zapotrzebowania, określonego w przedmiotowym projekcie ustawy, innego od zapotrzebowania, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, dedykowanego wyłącznie podmiotom wykonującym działalność leczniczą. W celu zapewnienia funkcjonowania tak zaproponowanej zmiany, proponuje się jednocześnie zmianę w ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, w której proponuje się wskazanie, że armatorzy dokonują zakupu produktów leczniczych i wyrobów medycznych na podstawie zapotrzebowania.

Oprócz ustanowienia nowego rodzaju zapotrzebowania na leki, które będzie wykorzystywane przez armatorów w celu zaopatrzenia statków w produkty lecznicze i wyroby medyczne, w projekcie ustawy proponuje się zmiany w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, wypracowane przez Trójstronny Zespół do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Zmiany te obejmą w szczególności nałożenie na armatora obowiązku przedkładania wraz z ofertą pracy dowodu posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności z tytułu ponoszenia kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza w okresie zatrudnienia, w tym kosztów opieki medycznej oraz wypłaty wynagrodzenia z tytułu niezdolności marynarza do pracy, a także doprecyzowanie zasad zgłaszania się lekarzy do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu Szczecin oraz zasad prowadzenia listy lekarzy uprawnionych do przeprowadzania badań marynarzy i wydawania im świadectw zdrowia.

Dodatkowo, ze względu na określenie w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu limitu wydatków budżetu państwa, będących skutkiem finansowym ustawy jedynie do roku 2025, konieczne jest określenie limitów wydatków na kolejne 10 lat. Uwzględnione wydatki obejmują określone w art. 18 ust. 11 wynagrodzenia audytorów za przeprowadzenie audytu agencji zatrudnienia, jak również wydatki przewidziane na zakup blankietów książeczek żeglarskich wraz z naklejką do personalizacji danych osobowych.

Wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. będzie również wymagało zmian w ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374) celem zapewnienia przekazywania do Międzynarodowego Biura Pracy informacji o zgonach marynarzy na statkach o polskiej przynależności.

Brak jest możliwości alternatywnego rozwiązania problemu z uwagi na okoliczność, że projektowane regulacje są już uregulowane w ustawie.

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

PODATEK TONAŻOWY

Podatek tonażowy stanowi środek pomocy publicznej określony w komunikacie Komisji C(2004) 43 Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (2004/C 13/03). Państwa członkowskie Unii Europejskiej (UE) powinny stosować przedmiotowe wytyczne. Ponadto, w przypadku rozwiązań dotyczących podmiotów zarządzających statkami państwa członkowskie UE powinny stosować komunikat Komisji przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami (2009/C 132/06). Komisja Europejska podczas procedury notyfikacji środków pomocy publicznej weryfikuje ich zgodność z przedmiotowymi wytycznymi. Podatek tonażowy funkcjonuje w takich państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak Malta, Cypr, Belgia, Niemcy, Dania, Francja, Estonia, Szwecja. Określając szczegółowe rozwiązania przedstawione w projekcie wzorowano się na decyzjach Komisji Europejskiej dotyczących tego środka pomocowego stosowanego w poszczególnych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W zakresie rozwiązań szczegółowych należy podkreślić w odniesieniu do państw członkowskich Unii Europejskiej innych niż czołowe państwa stosujące środki pomocowe w maksymalnym dopuszczalnym zakresie (Cypr, Malta, Portugalia):

- wyłączenie żeglugi krajowej z podatku tonażowego nie jest powszechnie stosowane w regulacjach państw członkowskich Unii Europejskiej. Żegluga krajowa jest objęta zakresem podatku tonażowego między innymi w państwach takich jak Dania, Włochy, Hiszpania, Portugalia czy Grecja. W Szwecji podatek tonażowy dotyczy statków wykorzystywanych głównie w transporcie międzynarodowym, ale również nie wyłączono z jego zakresu działalności w obszarze żeglugi krajowej wykonywanej z użyciem takich statków. Wyłączenie żeglugi krajowej ma zatem miejsce zwłaszcza w tych państwach, w których żegluga krajowa nie jest istotnym obszarem działalności;
- czarter jest działalnością objętą podatkiem tonażowym m.in. w Holandii, Słowenii, Włoszech, Chorwacji, Estonii, Grecji, Szwecji, Cyprze, na Malcie;
- działalność z użyciem statków specjalistycznych, w tym m.in. kablówców, statków wykorzystywanych do kładzenia rur, dźwigów morskich czy obsługa sektora *offshore*, obejmująca transport i instalację struktur *offshore*, jest objęta podatkiem tonażowym m.in. we Włoszech, w Chorwacji, Danii, Grecji, Portugalii czy Cyprze i Malcie, także w Holandii. Przykładowo we Włoszech (Testo unico delle imposte sui redditi, art. 155) podatkiem tonażowym objęta jest działalność statków przeznaczonych do działalności nie tylko w obszarze transportu towarów i pasażerów i holowania oraz działań ratunkowych, ale również statków przeznaczonych do budowy i uruchamiania instalacji na morzu otwartym i wszelkiej innej morskiej działalności pomocniczej wykonywanej na morzu pełnym. W Chorwacji ustawa (Pomorski zakonik, čl. 429 ust. 3) wymienia zaś statki badawcze, statki służące do obsługi stałych i pływających obiektów morskich, mobilne obiekty służące badaniu i eksploatacji dna morskiego i obsługujące je

statki, dźwigi morskie oraz kablownice i statki wykorzystywane do kładzenia rur. Komisja Europejska uznaje, że wskazana działalność z użyciem statków specjalistycznych jest narażona na presję konkurencji pozawspólnotowej w sposób analogiczny, jak działalność w branży transportu morskiego. Ponadto działalność z użyciem statków specjalistycznych wymaga wykwalifikowanych marynarzy o kompetencjach analogicznych, jak w branży transportu morskiego, a statki podlegają wymaganiom operacyjnym i dotyczącym bezpieczeństwa analogicznym wobec wymagań dotyczących innych statków morskich.

Według danych podanych przez Urząd Morski w Gdyni, obecnie w kluczowym dla branży morskich elektrowni wiatrowych porcie Łeba funkcjonują następujące statki obsługujące tę branżę:

AQUATA	numer IMO 9651266	pojemność brutto (GT) 147 jednostek
FARRA AISLING	numer IMO 1020825	pojemność brutto (GT) 106,7 jednostek
FARRA BECKETT	numer IMO 1020837	pojemność brutto (GT) 106,7 jednostek
IMPRESSER	numer IMO 1038066	pojemność brutto (GT) 388 jednostek
NJORD ZENITH	numer IMO 9828601	pojemność brutto (GT) 151,41 jednostek.

Statki te, pływające pod obcymi banderami, zgodnie z zaprezentowanymi danymi, spełniają kryterium funkcjonalne i kryterium pojemności brutto pozwalające na objęcie ich podatkiem tonażowym, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej.

Wskazane dookreślenie dotyczące warunków objęcia działalności podatkiem tonażowym oraz limit przychodów z działalności pobocznej są również analogiczne do rozwiązań wskazanych w szeregu decyzji Komisji Europejskiej.

Szersze informacje przedstawione zostają ponadto w odniesieniu do zakresu stosowania podatku tonażowego w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Włochy

Opodatkowanie podatkiem tonażowym mogą wybrać właściciele statków (z wyjątkiem podmiotów, które ponad 50 % swojej floty oddają w czarter bare-boat) oraz podmioty czarterujące statki. Podatkiem tym można objąć jedynie statki o pojemności netto (NT) ponad 100 jednostek, wykorzystywane do wykonywania działalności gospodarczej zarejestrowanej w państwach UE/EOG i podnoszące banderę państw UE/EOG, przy czym wyłączone są m.in. statki rybackie, jachty rekreacyjne oraz promy ro-ro.

Działalność podstawowa objęta opodatkowaniem podatkiem tonażowym to (niezależnie od wykonywania jej we Włoszech lub poza tym państwem):

- transport morski dóbr,
- transport morski pasażerów,
- działalność ratownicza (o ile ponad 50 % działalności z użyciem statku w skali roku stanowi transport morski),
- budowanie i obsługa instalacji offshore.

Ponadto podatkiem tonażowym może być objęta działalność poboczna, jeżeli przychód z niej nie stanowi ponad 50 % przychodu z danego statku.

Statki wyczarterowane mogą zostać objęte podatkiem tonażowym, o ile nie stanowią ponad 50 % tonażu floty wykorzystywanej przez beneficjenta.

Holandia

Opodatkowanie podatkiem tonażowym mogą wybrać właściciele statków, przedsiębiorstwa zajmujące się zarządaniem statków (komercyjnym, technicznym lub załogą) oraz przedsiębiorstwa wykorzystujące wyczarterowane statki, jeżeli statki są w znaczącym stopniu (ponad 30 %) zarządzane z Holandii i pływają pod banderą państw członkowskich UE/EOG. Statki pod tą banderą muszą stanowić co najmniej 60 % tonażu netto statków opodatkowanych podatkiem tonażowym, lub nie mniejszą część tego tonażu niż w dniu 17 stycznia 2004 r. lub w pierwszym dniu korzystania ze środka pomocowego; warunki te nie obowiązują, jeżeli w roku poprzedzającym dekretem ministra stwierdzono, że w skali państwa udział statków pływających pod banderami UE/EOG w tonażu statków objętych środkiem pomocowym nie zmniejszył się.

Podatkiem tonażowym może zostać objęta działalność w zakresie:

- międzynarodowego morskiego transportu dóbr i pasażerów,
- morskiego transportu dóbr i pasażerów w celu badań lub eksploatacji surowców naturalnych na morzu,
- badań dna morskiego,
- kładzenia rur i kabli na dnie morskim,
- działalności holowniczej i pogłębiania, o ile w dużej mierze polega na transporcie morskim,
- holowania, podnoszenia itd. statków obsługujących instalacje związane z badaniem lub eksploatacją surowców naturalnych na morzu,
- czarteru na czas i na podróż,
- zarządzania statkiem.

Poza tą działalnością podstawową, podatkiem tonażowym może być objęta działalność poboczna, jeżeli przychody z niej nie stanowią ponad 50 % przychodów z danego statku.

Działalność z użyciem statku wycarterowanego może być opodatkowana podatkiem tonażowym, jeżeli poza nią przedsiębiorca wykorzystuje statki pod banderą państw UE/EOG i w dużym stopniu wykonuje ich zarządzanie.

Portugalia

Opodatkowanie podatkiem tonażowym może wybrać przedsiębiorstwo podlegające podatkowi od dochodów osób prawnych, jeżeli jego główną działalność stanowią działania komercyjne związane z transportem morskim osób lub dóbr i działalność ta jest mu prawnie dozwolona. Minimalny okres podlegania opodatkowaniu podatkiem tonażowym wynosi 5 lat.

Podatek tonażowy dotyczy dochodów z działalności wykonywanej z użyciem statków o przynależności państwowej państwa członkowskiego UE/EOG, zarządzanych strategicznie i komercyjnie z państwa członkowskiego UE/EOG.

Dodatkowo istnieje możliwość wyboru tej formy opodatkowania przez przedsiębiorstwa, które mają 60 % tonażu zarejestrowane w państwach UE/EOG, jeżeli wykażą, że:

- strategiczne i komercyjne zarządzanie wszystkimi ich statkami odbywa się na terenie UE/EOG,
- działają zgodnie z obowiązującymi w EOG standardami w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, środowiska i warunków pracy.

Działalność w zakresie transportu morskiego może być objęta tym podatkiem również, jeżeli jest wykonywana z użyciem statków czarterowanych

Podatkiem tonażowym mogą być objęte:

- statki wykorzystywane do transportu morskiego,
- statki badawcze badające dno morskie,
- statki wspierające działalność offshore (jak kładzenie kabli, rurociągów, operacje dźwigowe).

Przychody z działalności pomocniczej mogą stanowić maksymalnie 50 % przychodów generowanych przez działalność poszczególnych statków w ramach transportu morskiego.

Cypr

Beneficjentami możliwości podlegania podatkowi tonażowemu mogą być na Cyprze właściciele statków, podmioty czarterujące oraz zarządzający kwalifikującymi się statkami. Możliwość ta odnosi się do podmiotów zajmujących się kwalifikującą się działalnością żeglugową.

W przypadku właścicieli statków podatek tonażowy jest:

- obowiązkowy dla właścicieli statków zarejestrowanych na Cyprze,
- fakultatywny (z minimalnym okresem podlegania podatkowi po dokonaniu jego wyboru wynoszącym 10 lat) dla właścicieli, których flota jest:
 - zarejestrowana w państwach członkowskich UE/EOG w całości, lub
 - jest w nich zarejestrowana częściowo oraz spełniają dodatkowe warunki:
 - 60 % floty zarejestrowane w UE/EOG, lub
 - w ciągu ostatnich 3 lat udział floty zarejestrowanej w UE/EOG się nie zmniejszył, a zarządzanie komercyjne i strategiczne jest dokonywane z Cypru),

W przypadku czarterowania statków własnych istnieje możliwość objęcia podatkiem tonażowym statków czarterowanych na zewnątrz grupy, o ile:

- termin transakcji wynosi maksymalnie 3 lata,
- transakcje dotyczą tymczasowych nadmiarowych mocy nieprzeznaczonych pierwotnie do czarterowania,
- co najmniej 50 % floty jest wykorzystywane przez samego beneficjenta.

W przypadku podmiotów czarterujących beneficjentami mogą być podmioty, których główną i istotową działalność stanowi wykorzystywanie wycarterowanych statków w celach dokonywania transportu morskiego.

Czarterowane statki mogą być zarejestrowane w państwach niebędących członkami UE/EOG, jeżeli:

- podmiot czarterujący wykorzystuje flotę, która jest w 60 % zarejestrowana w państwach członkowskich, lub
- udział statków zarejestrowanych w tych państwach nie zmalał w ciągu ostatnich 3 lat
 - z tym, że pozaunijna część floty jest opodatkowana wyższymi stawkami, a jej objęcie podatkiem tonażowym jest możliwe pod warunkiem spełniania przez te statki standardów EOG.

W przypadku zarządzających statkami, beneficjentami mogą być podmioty: zapewniające załogę lub usługi w zakresie technicznego zarządzania statkiem – ale nie podmioty wykonujące usługi zarządzania handlowego.

Beneficjent będący zarządzającym statkiem musi spełnić następujące warunki:

- posiadanie biura w Republice Cypryjskiej,
- zatrudnianie odpowiednio licznego i wykwalifikowanego personelu,
- zatrudnianie co najmniej 51 % personelu w państwach członkowskich UE/EOG, istnienie powiązania między flotą a UE/EOG (w tym zarządzanie co najmniej 2/3 tonażu w całości z terytorium państwa członkowskiego),
- zgodność ze standardami międzynarodowymi i EOG,

- zarejestrowanie co najmniej 60 % floty w UE/EOG lub niezmnijający się od 3 lat udział takich statków we flocie.

Kwalifikujący się statek to statek morski, certyfikowany zgodnie z przepisami, zarejestrowany w rejestrze okrętowym dowolnego członka Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Poza statkami cargo i pasażerskimi, możliwość objęcia podatkiem tonażowym dotyczy:

- statków używanych do kładzenia kabli lub rurociągów,
- wypływających na ocean pogłębiarek i holowników,
- żurawi pływających,
- barek o własnym napędzie,
- statków badawczych;
- mobilnych jednostek wiertniczych,
- wspomagających i usługowych jednostek wykorzystywanych w wydobywaniu ropy naftowej i gazu ziemnego,
- różnych jednostek usługowych i pomocniczych,
- statków wycieczkowych,
- jachtów komercyjnych,
- statków ratunkowych i pomocniczych,
- statków strażniczych wykorzystywanych w celach zapewniania bezpieczeństwa i ochrony środowiska,
- statków obsługujących farmy wiatrowe,
- lodołamaczy,
- statków wykorzystywanych w celu zapewnienia miejsca zamieszkania pracownikom na morzu,
- statków zaangażowanych w operacje humanitarne UE lub ONZ.

Dodatkowo istnieje możliwość rozszerzania tej listy na poziomie administracyjnym, pod warunkiem notyfikacji Komisji Europejskiej.

Działania odpowiednio związane z transportem morskim i niestanowiące komercyjnego zarządzania portem stanowią działalność poboczną, o ile dochody z nich nie stanowią ponad 50 % całkowitych dochodów z działalności danego statku w obszarze transportu morskiego.

Malta

Na Malcie możliwość korzystania z podatku tonażowego dotyczy dochodów uzyskanych przez przedsiębiorstwa żeglugowe, pochodzących z działalności dokonywanej z wykorzystaniem statku spełniającego odpowiednie warunki i powstających z działalności żeglugowej.

Statkami objętymi podatkiem tonażowym mogą być statki wykorzystywane do międzynarodowego przewozu dóbr lub pasażerów morzem „w zgodzie z wytycznymi UE dot. morskiej pomocy publicznej, o ile spełniają określone tam kryteria” (definicja statku w art. 3 *Subsidiary Legislation 234.43: Merchant Shipping (Taxation And Other Matters Relating To Shipping Organisations) Regulations*) – w tym również:

- statki wykorzystywane do kładzenia kabli lub rurociągów,
- żurawie pływające,
- statki badawcze oraz inne rodzaje statków pomocniczych.

Podatkiem tonażowym może być objęty statek, którego właścicielem, czarterującym, zarządcą lub administratorem jest przedsiębiorstwo żeglugowe lub który jest w inny sposób wykorzystywany operacyjnie przez takie przedsiębiorstwo.

Podatkiem tonażowym może być objęty statek wykorzystywany w działalności żeglugowej i spełniający wszystkie opisane w niniejszej notatce warunki, co do którego minister zgodnie z regulacjami zadeklaruje, że jest statkiem podlegającym podatkowi tonażowemu.

W przypadku statków, które nie są zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub EOG, możliwość taka istnieje, jeżeli:

- zarządzenie strategiczne i handlowe wszystkich statków przedsiębiorstwa żeglugowego, które jest właścicielem, czarterującym, administrującym lub zarządzającym danym statkiem lub które w inny sposób się nim posługuje, jest dokonywane z obszaru UE/EOG;
- przedsiębiorstwo wykaże, że co najmniej 60 % tonażu statków, których jest właścicielem, zarządzającym lub operatorem jest zarejestrowanych w UE/EOG, lub udział ten jest nie mniejszy od 25 % i w ujęciu średnim w ciągu ostatnich 3 lat nie malał.

Działalność żeglugowa jest rozumiana jako międzynarodowy przewóz dóbr lub pasażerów morzem (w tym działania powiązane i pomocnicze), i inne działania w takim zakresie, w jakim zostały zaaprobowane lub uznane za dopuszczalne do objęcia podatkiem tonażowym przez Komisję Europejską (art. 3 aktu wykonawczego *Merchant Shipping (Taxation And Other Matters Relating To Shipping Organisations) Regulations* z 2018 roku), oraz działalność poboczna.

Malta zdecydowała się zatem na dostosowanie się do treści decyzji KE z 2017 r. w taki sposób, że wprowadziła odwołanie dynamiczne gwarantujące maksymalne zastosowanie środka pomocy publicznej w granicach aprobowanych w danym momencie przez KE.

Działalność poboczna może podlegać opodatkowaniu podatkiem tonażowym, o ile przychód z niej wynosi mniej niż 50 % przychodu z działalności żeglugowej przedsiębiorstwa żeglugowego, przy czym próg ten stosuje się do każdego statku z osobna.

ZWOLNIENIE Z PODATKU DOCHODOWEGO

W odniesieniu do zwolnienia z podatku dochodowego dochodów marynarzy uzyskiwanych z pracy na statku, regulacje podobne do proponowanych (brak warunków dotyczących obywatelstwa marynarza oraz liczby dni przepracowanych w roku) obowiązują między innymi na Cyprze, Malcie, w Danii, Niemczech i Szwecji (gdzie stosowana jest refundacja pobranego podatku na korzyść armatora, a nie zwolnienie marynarza).

ZMIANY W KONWENCJI O PRACY NA MORZU

Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją MLC”, której stronami jest 105 państw świata, w tym wszystkie kraje UE, reprezentujące łącznie ponad 90 % światowego tonażu. Państwa te są obowiązane do zapewnienia marynarzom przynajmniej minimalnego poziomu ochrony ich praw pracowniczych, wymaganego Konwencją MLC. Przy czym państwa mogą przyznać marynarzom większą ochronę, aniżeli minimalny standard wyznaczony Konwencją MLC – w tym przypadku kwestie ochrony praw marynarzy regulowane są indywidualnie w każdym państwie.

ZAOPATRZENIE STATKÓW W LEKI

W odniesieniu do kwestii zaopatrywania statków w leki wymagane do apteczek okrętowych, zgodnie z informacjami przekazanymi przez administracje morskie krajów UE, produkty lecznicze i wyroby medyczne są nabywane na podstawie wystawianych przez armatorów dokumentów, w których armator określa, w jakie leki należy doposażyć statek. We Francji i Portugalii takie wystawiane przez armatora dokumenty muszą być akceptowane (autoryzowane) przez lekarza przed wykupem leków. Pozostałe państwa nie wskazały na istnienie takiego wymogu.

Dodatkowo, w odniesieniu do wykorzystania na statku leków zawierających w składzie substancje o działaniu psychoaktywnym, w krajach UE – zgodnie z informacjami przekazanymi przez administracje morskie – w żadnym państwie nie są wymagane dodatkowe zezwolenia na zakup, oprócz autoryzacji przez lekarza dokumentu zapotrzebowania wystawionego przez armatora. Autoryzacja przez wykwalifikowanych lekarzy dokumentów armatorskich, w których wskazano na konieczność zakupu na statek leków o działaniu narkotycznym, wymagana jest we Francji, Portugalii, Bułgarii, Irlandii oraz w Szwecji. Leki takie w żadnym z państw UE – w związku z dyrektywą Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. UE L 113 z 30.04.1992, str. 19 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 2, str. 21, Dz. Urz. UE L 284 z 31.10.2003, str. 1 – Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t.4, str. 447, Dz. Urz. UE L 165 z 27.06.2007, str. 21, Dz. Urz. UE L 311 z 27.11.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 25.07.2019, str. 241 oraz Dz. Urz. UE L 279 z 31.10.2019, str. 80) – nie są traktowane jako towary na import/export, zatem nie są wymagane dodatkowe zgody lub pozwolenia na ich wywóz na pokładzie statku poza terytorium danego kraju. Statki są wprost zwolnione w przepisach krajowych z obowiązku deklarowania wywozu leków o działaniu narkotycznym m.in. w Irlandii, Finlandii, Szwecji, czy na Łotwie, natomiast w pozostałych państwach nie ustanowiono wymogów zgłaszania wywozu takich leków.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
statki należące do członków Związku Armatorów Polskich podnoszące obce bandery, które mogłyby podlegać opodatkowaniu podatkiem tonażowym	81	Związek Armatorów Polskich	Możliwość wyboru przez armatorów opodatkowania podatkiem tonażowym. Zmniejszenie kosztów pracy przez rozszerzenie zwolnienia z podatku dochodowego od osób fizycznych dochodów marynarzy uzyskiwanych z pracy na statku.
statki pod polską banderą potencjalnie podlegające pod podatek tonażowy	5	urzędy morskie, izby morskie	Możliwość wyboru przez armatorów opodatkowania podatkiem tonażowym. Zmniejszenie kosztów pracy przez rozszerzenie zwolnienia z podatku dochodowego od osób fizycznych dochodów

			marynarzy uzyskiwanych z pracy na statku.
armatorzy statków o polskiej przynależności, w tym statków podlegających Konwencji MLC	150 statków, w tym 12 statków podlegających Konwencji MLC	urzędy morskie, izby morskie	Dostosowanie do obowiązków wynikających z Poprawek z 2022 r. do Konwencji MLC. Załączanie do oferty pracy kopii dowodu zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w załączniku A4-I Konwencji MLC; stosowanie zmienionych przepisów w zakresie zakończenia marynarskiej umowy o pracę, maksymalnego czasu pracy, urlopu wypoczynkowego, kosztów armatora z tytułu zapewnienia marynarzom bezpłatnego zakwaterowania, wyżywienia i wody pitnej, zaopatrywanie statków w leki na podstawie wystawionego przez siebie zapotrzebowania, zapewnienie transportu marynarzy potrzebujących pomocy medycznej na ląd i transportu zwłok lub prochów marynarzy; ułatwienie kompletowania załóg statków.
statki zawijające do polskich portów	liczba statków: 19 939	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2024 r. Główny Urząd Statystyczny	Możliwość zaopatrywania się w leki na podstawie zapotrzebowania wystawionego przez armatora.
marynarze zatrudnieni na statkach o polskiej przynależności, w tym na statkach, do których ma zastosowanie Konwencja MLC	około 700 osób	urzędy morskie	Zwiększenie świadomości w zakresie przysługujących praw na skutek poprawy czytelności przepisów w zakresie zakończenia marynarskiej umowy o pracę, maksymalnego czasu pracy, urlopu wypoczynkowego dla załóg statków obsługiwanych przez kolejno zmieniające się załogi, oraz kosztów z tytułu konieczności zapewnienia przez armatora bezpłatnego zakwaterowania, wyżywienia i wody pitnej. Zmniejszenie opodatkowania podatkiem dochodowych od osób fizycznych w związku z rezygnacją z kryterium liczby dni przepracowanych przez marynarza w ciągu roku.
dyrektorzy urzędów morskich	2	Ministerstwo Infrastruktury	Publikacja na BIP urzędu listy lekarzy uprawnionych do wydawania świadectw zdrowia marynarzom, którym przyznano dostęp do systemu PHICS oraz publikacja Morskiego Certyfikatu Pracy i Tymczasowego Morskiego

			Certyfikatu Pracy, wydanych statkom spełniającym wymogi Konwencji MLC; prowadzenie ewidencji wydanych i unieważnionych książeczek żeglarskich; możliwość wskazania nieprawidłowości ujawnionych podczas audytu dodatkowego agencji pośrednictwa pracy dla marynarzy oraz wskazanie terminu na ich usunięcie.
dyrektor urzędu morskigo właściwy dla portu Szczecin	1	Ministerstwo Infrastruktury	Udzielanie lekarzom uprawnionym do wydawania świadectw zdrowia marynarzy dostępu do systemu PHICS i prowadzenie listy takich lekarzy, wnioskowanie do wojewódzkich ośrodków medycyny pracy o udostępnienie aktualnego wykazu uprawnionych lekarzy.
lekarze uprawnieni do wydawania świadectw zdrowia marynarzom	około 670 osób	Wojewódzkie Ośrodki Medycyny Pracy	Możliwość wnioskowania o dostęp do systemu PHICS w celu wydawania marynarzom świadectw zdrowia.
wojewódzkie ośrodki medycyny pracy	16	dane własne	Udostępnianie aktualnego wykazu lekarzy uprawnionych do wydawania świadectw zdrowia marynarzom; zawiadamianie o rozpoczęciu i zakończeniu działalności przez uprawnionego lekarza.
Główny Inspektor Farmaceutyczny	1	ustawa z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz.U. z 2025 r. poz. 750, z późn. zm.)	Nadzór nad zapotrzebowaniami na produkty lecznicze i wyroby medyczne przeznaczone na statek, wystawianymi przez armatora w celu skompletowania składu lub uzupełnienia apteczki okrętowej. Publikacja postanowień o niewniesieniu sprzeciwu odnośnie zamiaru wywozu przez armatora poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, zawartych w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14 ustawy – Prawo farmaceutyczne.
apteki ogólnodostępne	11 473	Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2024 Główny Urząd Statystyczny	Realizacja zapotrzebowania na produkty lecznicze i wyroby medyczne wystawionego przez armatora i przechowywanie dokumentacji w sprawie.
lekarze uprawnieni do wydawania świadectw zdrowia marynarzom, lekarze zatrudnieni na statkach, lekarze pełniący	brak danych		Potwierdzanie zapotrzebowania na produkty lecznicze i wyroby medyczne przeznaczone na statek, wystawianego przez armatora; przekazanie kopii

obowiązki państwowego powiatowego lub granicznego sanitarnego inspektora			zapotrzebowania Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu.
Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa	1	ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529)	Zapewnienie transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd w przypadku braku podjęcia działań przez armatora i zapewnienie pomocy armatorom przy transporcie zwłok i prochów marynarzy.
Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich	1	ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich	Przekazywanie Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura raportów na temat zgonów marynarzy na statkach o polskiej przynależności.
naczelnicy urzędów skarbowych	400	Krajowa Administracja Skarbowa	Obowiązek wydania decyzji o ustaleniu i zwrocie nienależnie uzyskanej pomocy.

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

Projektowane przepisy podlegały odpowiednio w zakresie odnoszącym się do zmian dotyczących ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym konsultacjom z Związkiem Armatorów Polskich i w zakresie odnoszącym się do zmian ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu z przedstawicielami pracodawców i pracowników będącymi stronami Trójstronnego Zespołu ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w ramach grupy roboczej ds. ustawy o pracy na morzu.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbiningowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. z 2025 r. poz. 677 oraz z 2026 r. poz. 160), 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 2026 r. poz. 404) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Ponadto, projekt ustawy został przekazany do opiniowania: organizacjom pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe), organizacjom pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni) i konsultacji publicznych oraz do opinii Rady Dialogu Społecznego z 30-dniowym terminem na zgłaszanie uwag. W związku z tym projekt ustawy został przekazany do następujących podmiotów:

1. Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”;
2. Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
3. Forum Związków Zawodowych;
4. Business Centre Club;
5. Federacji Przedsiębiorców Polskich;
6. Konfederacji Lewiatan;
7. Polskiego Towarzystwa Gospodarczego;
8. Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej;
9. Związku Przedsiębiorców i Pracodawców;
10. Związku Rzemiosła Polskiego;
11. Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
12. Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
13. Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy;
14. Związku Armatorów Polskich;
15. Żeglugi Gdańskiej Sp. z o.o.;
16. Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych (APMAR);
17. Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych;
18. Dalekomorskiej Organizacja Producentów Ryb sp. z o.o.;
19. Krajowej Izby Gospodarki Morskiej;

20. Politechniki Morskiej w Szczecinie;
21. Uniwersytetu Morskiego w Gdyni;
22. Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni;
23. Policealnej Gdyńskiej Szkoły Morskiej w Gdyni;
24. Policealnej Szkoły Morskiej w Szczecinie;
25. Szkoły Morskiej w Gdyni Sp. z o.o.;
26. Technikum Morskiego i Politechnicznego w Zachodniopomorskim Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej w Szczecinie;
27. Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu;
28. Zespołu Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku;
29. Zespołu Szkół Morskich w Darłowie;
30. Zespołu Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy w Kołobrzegu;
31. Zespołu Szkół Morskich im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Świnoujściu;
32. Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie Koźlu;
33. Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej – Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle n. Notecią.

Rada Dialogu Społecznego nie przekazała uwag do projektu ustawy.

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

Szczegółowe informacje w tym zakresie znajdują się w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie) PFRON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	0,0 7	2,1 1	1,9	0,0 1	2,5 9	2,1 9	0,0 7	3,0 4	2,6 7	2,4 3	17,08
budżet państwa	-	0,0 7	2,1 1	1,9	0,0 1	2,5 9	2,1 9	0,0 7	3,0 4	2,6 7	2,4 3	17,08
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Służba SAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	0,0 7	2,1 1	-1,9	0,0 1	2,5 9	2,1 9	0,0 7	3,0 4	2,6 7	2,4 3	-17,08
budżet państwa	-	0,0 7	2,1 1	-1,9	0,0 1	2,5 9	2,1 9	0,0 7	3,0 4	2,6 7	2,4 3	-17,08
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Ze względu na brak informacji na temat liczby marynarzy korzystających ze zwolnienia dochodów z pracy na statku z podatku dochodowego nie jest możliwe oszacowanie wpływu poszerzenia zakresu podmiotowego zwolnienia na finanse publiczne. Należy jednak podkreślić, że marynarze – obywatele państw trzecich obecnie nie płacą podatków w Rzeczypospolitej Polskiej, a eliminacja niewskazanych w wytycznych Komisji Europejskiej ograniczeń stosowania środka pomocy publicznej zachęci do rejestracji statków w Rzeczypospolitej Polskiej i pozytywnie odbije się na wpływach budżetowych. Dodatkowo, jedynie bardzo niewielka grupa marynarzy opłaca podatek dochodowy ze względu na nieprzepracowanie na statku 183 dni rocznie. Eliminacja tego ograniczenia, wpływającego dezorganizująco na marynarskim rynek pracy i utrudniającego prowadzenie działalności gospodarczej, również nie powinna zauważalnie wpływać na wysokość wpływów budżetowych.

Projektowana regulacja przewiduje udzielanie lekarzom uprawnionym do wydawania świadectw zdrowia marynarzy dostępu do systemu PHICS i prowadzenie listy takich lekarzy przez dyrektora urzędu morskiego w Szczecinie w związku z tym konieczne byłoby wdrożenie zmian do systemu PHICS, co pociągałoby za sobą koszty finansowe dla urzędu morskiego w Szczecinie szacunkowo

w wysokości około 500 000,00 zł. Mając jednak na uwadze, że w Urzędzie Morskim w Szczecinie trwają prace nad przygotowaniem dokumentacji potrzebnej do zlecenia zaprojektowania i wdrożenia nowego Systemu PHICS wdrożenie kolejnego modułu w dotychczasowym systemie, który ma zostać wygaszony, nie wydaje się zasadne. Mając na uwadze konieczność odpowiedniego gospodarowania środkami publicznymi jest wskazanym zbudowanie odpowiedniego narzędzia w nowo opracowywanym systemie.

Identyfikuje się również potencjalne koszty po stronie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, które mogą nastąpić w przypadku ewentualnej konieczności transportu marynarza potrzebującego natychmiastowej pomocy medycznej na ląd, do odpowiedniej placówki medycznej, oraz zwłok lub prochów marynarza w przypadku braku ich nieskutecznej egzekucji od armatora. Mając na uwadze powyższe ewentualne skutki finansowe wynikające z wejścia w życie przedmiotowej regulacji w tym zakresie będą ponoszone w ramach limitu wydatków określanego corocznie w ustawie budżetowej dla części 21 – Gospodarka morska, bez konieczności dodatkowych zwiększeń.

Nadmienić należy, że przedmiotowa regulacja może mieć pozytywny wpływ na sektor finansów publicznych, w przypadku wyboru formy opodatkowania podatkiem tonażowym przez armatorów. Polscy armatorzy z uwagi na posiadanie statków pod obcymi banderami praktycznie dotychczas nie odprowadzali podatków w ramach krajowego systemu podatkowego. W związku z tym wpływy z podatku tonażowego były dotychczas znikome. Większa elastyczność w zakresie objęcia statków podatkiem tonażowym może pozytywnie wpłynąć na sektor finansów publicznych. Niemniej skutki finansowe nie są możliwe w pełni do oszacowania, mając na uwadze, że nie jest możliwe określenie liczby podmiotów, które skorzystają z tej formy opodatkowania.

Dodatkowo, wydatki budżetowe wynikają również z przepisu art. 130 ustawy na morzu określającego limit wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym tej ustawy. Przedstawione wydatki nie są stanowią nowej kategorii wydatków, a ich uwzględnienie wynika z konieczności wprowadzenia przepisu określającego maksymalny limit wydatków będących skutkiem finansowym ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu na kolejne lata. Dotychczasowy limit wydatków budżetowych dla tej ustawy został określony bowiem do roku 2025. Przedmiotowe wydatki będą tak jak dotychczas ponoszone przez dyrektorów urzędów morskich. Źródłem ich finansowania będzie tak jak dotychczas część 21 budżetu państwa – gospodarka morska, a limit wydatków w tej części budżetowej nie będzie zwiększany. Przedmiotowe wydatki obejmują określone w art. 18 ust. 11 wynagrodzenia audytorów za przeprowadzenie audytu agencji zatrudnienia, jak również wydatki przewidziane na zakup blankietów książeczek żeglarskich wraz z naklejką do personalizacji danych osobowych. Należy przy tym zaznaczyć, że książeczki żeglarskie są wydawane odpłatnie, zaś opłaty te stanowią dochód budżetu państwa. Przewidywane maksymalne wydatki na zamówienie książeczek żeglarskich wynoszą, uwzględniając zmiany wartości pieniądza: 2,1 mln zł w 2027 r., 1,825 mln zł w 2028 r., 2,52 mln zł w 2030 r., 2,175 mln zł w 2031 r., 3,024 mln zł w 2033 r., 2,6 mln zł w 2034 r. i 2,42 mln zł w 2035 r. Książeczki mają być zamawiane zgodnie z zapotrzebowaniem urzędów morskich co 3 lata, w różnych latach przez Urząd Morski w Gdyni oraz Urząd Morski w Szczecinie. Maksymalne wydatki na wynagrodzenia audytorów w latach 2026–2035 wyniosą 420 tys. zł.

Prognozy wysokości wydatków zostały przedstawione przez urzędy morskie na podstawie aktualnie ponoszonych kosztów, z uwzględnieniem zmian wartości pieniądza; zestawienie wydatków

w poszczególnych latach kształtuje się następująco:

- 2026: wynagrodzenia audytorów 70 tys. (UM Szczecin 35 tys., UM Gdynia 35 tys.);
- 2027: zakup blankietów 2,1 mln (UM Gdynia), wynagrodzenia audytorów 14 tys. (UM Szczecin 7 tys., UM Gdynia 7 tys.);
- 2028: zakup blankietów 1,825 mln (UM Szczecin), wynagrodzenia audytorów 70 tys. (UM Szczecin 35 tys., UM Gdynia 35 tys.);

- 2029: wynagrodzenia audytorów 14 tys. (UM Szczecin 7 tys., UM Gdynia 7 tys.);
- 2030: zakup blankietów 2,52 mln (UM Gdynia), wynagrodzenia audytorów 70 tys. (UM Szczecin 35 tys., UM Gdynia 35 tys.);
- 2031: zakup blankietów 2,175 mln (UM Szczecin), wynagrodzenia audytorów 14 tys. (UM Szczecin 7 tys., UM Gdynia 7 tys.);
- 2032: wynagrodzenia audytorów 70 tys. (UM Szczecin 35 tys., UM Gdynia 35 tys.);
- 2033: zakup blankietów 3,024 mln (UM Gdynia), wynagrodzenia audytorów 14 tys. (UM Szczecin 7 tys., UM Gdynia 7 tys.);
- 2034: zakup blankietów 2,6 mln (UM Szczecin), wynagrodzenia audytorów 70 tys. (UM Szczecin 35 tys., UM Gdynia 35 tys.);
- 2035: zakup blankietów 2,42 mln (UM Gdynia), wynagrodzenia audytorów 14 tys. (UM Szczecin 7 tys., UM Gdynia 7 tys.).

Wszelkie skutki finansowe wynikające z obciążenia dodatkowymi obowiązkami Głównego Inspektora Farmaceutycznego zostaną pokryte w ramach corocznie planowanych limitów wydatków Głównego Inspektora Farmaceutycznego, bez możliwości ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel, w tym w ramach nakładów na zdrowie, które zostaną pokryte w ramach wysokości środków przeznaczonych na finansowanie ochrony zdrowia, ustalonych zgodnie z art.131c ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz.U. z 2025 r. poz. 1461, 1083, 1537, 1739 i z 2026 r. poz. 174, 176 i 203), bez konieczności ich dodatkowego zwiększania oraz w ramach niezwiększonego limitu wynagrodzeń GIF.

W pozostałym zakresie nie przewiduje się wpływu na sektor finansów publicznych.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zapewnienie możliwości wyboru przez przedsiębiorców żeglugowych opodatkowania podatkiem tonażowym będzie miało pozytywny wpływ na obniżenie kosztów prowadzenia działalności tych podmiotów, a tym samym na konkurencyjność polskiego rynku żeglugowego. Poszerzenie zakresu podmiotowego zwolnienia dochodów z pracy na statku z podatku dochodowego od osób fizycznych wpłynie na obniżenie kosztów pracy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zapewnienie możliwości wyboru przez przedsiębiorców żeglugowych opodatkowania podatkiem tonażowym będzie miało pozytywny wpływ na obniżenie kosztów prowadzenia działalności tych podmiotów, a tym samym na konkurencyjność polskiego rynku żeglugowego. Poszerzenie zakresu podmiotowego zwolnienia dochodów z pracy na statku z podatku dochodowego od osób fizycznych wpłynie na obniżenie kosztów pracy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Zwiększenie świadomości przysługujących praw może pomóc polskim marynarzom i ich rodzinom w skuteczniejszym dochodzeniu roszczeń z tytułu niewywiązania się armatora z jego obowiązków względem marynarza. Poszerzenie zakresu podmiotowego zwolnienia dochodów z pracy na statku z podatku dochodowego od osób fizycznych korzystnie wpłynie na sytuację marynarzy i ich rodzin.						
	osoby z niepełnosprawnościami i oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne		-						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt nie ma wpływu na zasady rozpoczynania, wykonywania lub zakończenia prowadzenia działalności gospodarczej.
--	---

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo 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 elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

Wprowadzenie do ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu obowiązku prowadzenia przez dyrektora urzędu morskowego właściwego dla portu Szczecin listy uprawnionych lekarzy, którym udzielono dostępu do systemu PHICS, nie będzie dodatkowym obciążeniem administracyjnym. Już obecnie dyrektor urzędu morskowego właściwego dla portu Szczecin, na podstawie informacji uzyskiwanych z wojewódzkich ośrodków medycyny pracy, sporządza listę lekarzy uprawnionych do przeprowadzania badań marynarzy. Lista taka, zwyczajowo, jest publikowana na BIP urzędu morskowego oraz przekazywana do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni i publikowana na BIP tamtejszego Urzędu Morskiego. W związku z tym, obowiązek publikacji na BIP urzędu morskowego listy uprawnionych lekarzy, którym przyznano dostęp do systemu PHICS, nie będzie dodatkowym obciążeniem administracyjnym.

Dodatkowym, nowym obowiązkiem, będzie natomiast dla dyrektora urzędu morskowego właściwego dla portu Szczecin udzielanie lekarzom uprawnionym do wydawania świadectw zdrowia marynarzy dostępu do systemu PHICS.

Natomiast dla wojewódzkich ośrodków medycyny pracy dodatkowym obciążeniem administracyjnym nie będzie udostępnianie aktualnego wykazu lekarzy uprawnionych do wydawania świadectw zdrowia marynarzom. Ośrodki te już obecnie – na prośbę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – przesyłają informacje o lekarzach uprawnionych do przeprowadzania badań marynarzy. Dodatkowym obciążeniem może być natomiast obowiązek zawiadamiania o rozpoczęciu i zakończeniu działalności przez uprawnionego lekarza, ponieważ obecnie jedynie ośrodki medyczne ze Szczecina i Gdańska zwyczajowo informują dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o wszelkich zmianach w rejestrach, dokonujących się w ciągu roku.

Dodatkowym obciążeniem administracyjnym dla agencji zatrudnienia może być przedstawianie marynarzom informacji o ich prawach wynikających z ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o których mowa w art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

Dodatkowym obciążeniem administracyjnym dla Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich będzie sporządzanie raportów na temat zgonów marynarzy na statkach o polskiej przynależności i ich przekazywanie Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy.

Dodatkowym obciążeniem dla armatorów będzie konieczność przygotowania zapotrzebowania celem zakupu produktów leczniczych i wyrobów medycznych, zaś dla aptek ogólnodostępnych realizacja takiego zapotrzebowania i weryfikacja informacji z tym związanych na stronie Głównego Inspektora Farmaceutycznego. Główny Inspektor Farmaceutyczny natomiast zostanie obciążony dodatkowymi obowiązkami, mającymi na celu nadzór nad wywozem produktów leczniczych i wyrobów medycznych w związku z zapotrzebowaniem wystawianym przez armatora celem skompletowania składu lub uzupełnienia apteczki okrętowej, w tym w zakresie publikacji postanowień o niewniesieniu sprzeciwu odnośnie zamiaru wywozu przez armatora poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, zawartych w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14 ustawy – Prawo farmaceutyczne.

Dodatkowym obciążeniem dla naczelników urzędów skarbowych będzie w przypadku konieczności zwrotu nienależnie uzyskanej pomocy (korzyści wynikających z niesłusznego korzystania z opodatkowania podatkiem tonażowym)

wyliczenie kwoty podlegającej zwrotowi i wydanie decyzji administracyjnej określającej wysokość zwrotu tej pomocy. Obciążenie to wynika z przepisów proponowanego art. 13c ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym.

9. Wpływ na rynek pracy

Możliwość wyboru przez przedsiębiorców żeglugowych opodatkowania podatkiem tonażowym będzie miało pozytywny wpływ na obniżenie kosztów prowadzenia działalności tych podmiotów, a tym samym na konkurencyjność polskiego rynku żeglugowego.

Zmiany w zakresie ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne przyczynią się do zapewnienia niezbędnych leków marynarzom (pracownikom) zatrudnionym na statkach oraz zapewnienia godnych warunków pracy i życia marynarzy na statkach.

Obniżenie kosztów pracy marynarzy oraz zmniejszenie obciążenia podatkowego ich płac powinno pozytywnie wpłynąć na wielkość zatrudnienia w branży transportu morskiego oraz na wysokość płac pracowników.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne

sytuacja i rozwój regionalny

sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

demografia

mienie państwowe

inne:

informatyzacja

zdrowie

Omówienie wpływu

Wyeliminowanie problemów związanych z zakupem produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych, stanowiących obowiązkowe wyposażenie apteczek okrętowych pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo zdrowotne marynarzy.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proponuje się, żeby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

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

W odniesieniu do kwestii podatku tonażowego, należy zwrócić uwagę, że kwestia monitorowania wejścia w życie przedmiotowego środka pomocy publicznej wynika z komunikatu Komisji C(2004) 43 Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (2004/C 13/03), w związku z czym ewaluacja efektów nowelizacji ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym zostanie przeprowadzona w ramach przedmiotowych raportów przekazywanych Komisji Europejskiej. Co więcej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2026 r. poz. 500), na podstawie zgromadzonych sprawozdań i informacji przesłanych przez podmioty udzielające pomocy, Prezes UOKiK, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, opracowuje i przedstawia Radzie Ministrów sprawozdanie zawierające wyniki monitorowania pomocy publicznej w danym roku. W związku z tym ocena przedmiotowych zmian będzie miała charakter cykliczny i będzie dokonywana w Ministerstwie Infrastruktury na podstawie danych zgromadzonych i przetworzonych przez UOKiK, w okresach dostosowanych do wymagań Komisji Europejskiej.

Ponadto należy wskazać, że strona polska jest również obowiązana składać cykliczne raporty do Międzynarodowej Organizacji Pracy odnośnie do wdrożenia Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. W związku z tym przedmiotowe regulacje będą podlegać ocenie Komitetu Ekspertów do spraw Stosowania Konwencji i Zaleceń (CEACR) Międzynarodowej Organizacji. Co więcej, efekty nowych regulacji prawnych, w razie potrzeby będą omawiane w ramach Rad Koordynacyjnych Dyrektorów Urzędów Morskich i Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Kontrola stosowania ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu będzie bowiem dokonywana przez dyrektorów urzędów morskich oraz inspektorów kontrolujących warunki pracy i życia marynarzy.

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

Brak.

Raport z konsultacji publicznych
projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu
wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania
pod polską banderą (UD 79)

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 i z 2026 r. poz. 160), 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 2026 r. poz. 404) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

Projekt ustawy został przekazany do konsultacji z następującymi partnerami:

1. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
3. Forum Związków Zawodowych;
4. Business Centre Club;
5. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
6. Konfederacja Lewiatan;
7. Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
8. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
9. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
10. Związek Rzemiosła Polskiego;
11. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
12. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
13. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
14. Związek Armatorów Polskich;
15. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
16. Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych (APMAR);
17. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych;
18. Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb Sp. z o.o.;
19. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
20. Politechnika Morska w Szczecinie;
21. Uniwersytet Morski w Gdyni;
22. Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni;
23. Policealna Gdyńska Szkoła Morska w Gdyni;
24. Policealna Szkoła Morska w Szczecinie;
25. Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.;

26. Technikum Morskie i Politechniczne w Zachodniopomorskim Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej w Szczecinie;
27. Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu;
28. Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku;
29. Zespół Szkół Morskich w Darłowie;
30. Zespół Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy w Kołobrzegu;
31. Zespół Szkół Morskich im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Świnoujściu;
32. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie Koźlu;
33. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej – Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle n. Notecią.

Konsultacje prowadzone były w dniach 11 września – 11 października 2024 r.

Uwagi do projektu przekazali: Związek Armatorów Polskich (ZAP), Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych (PZPŻ), Pracodawcy RP, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, Polskie Towarzystwo Gospodarcze, Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Naczelna Rada Aptekarska, Związek Pracodawców Innowacyjnych Firm Farmaceutycznych (INFARMA), Porozumienie Zielonogórskie Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia, Strona Pracowników Trójstronnego Zespołu ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu poinformowało, że nie zgłasza uwag.

Uwagi PZPŻ dotyczyły przede wszystkim zmian do ustawy o pracy na morzu oraz Oceny Skutków Regulacji. Uwagi zostały częściowo uwzględnione lub wyjaśnione.

Uwagi ZAP, KIGM, Polskiego Towarzystwa Gospodarczego dotyczyły głównie zmian do ustawy o podatku tonażowym oraz do ustawy o pracy na morzu. Uwagi zostały częściowo uwzględnione lub wyjaśnione. W odniesieniu do zgłoszonych uwag wyjaśniono, że w zakresie podatku tonażowego, przedmiotowe przepisy wynikają z wytycznych Komisji Europejskiej w przedmiotowym zakresie, zaś w odniesieniu do ustawy o pracy na morzu wynikają z konieczności implementacji do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji MLC.

Uwagi Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej dotyczyły głównie zmian do ustawy o podatku tonażowym i miały charakter ogólny lub wykraczały poza zakres projektowanej ustawy. Uwagi nie zostały uwzględnione.

Uwagi Naczelnej Rady Aptekarskiej i Pracodawców RP oraz Porozumienia Zielonogórskiego Federacji Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia i INFARMA odnosiły się natomiast do zmian ustawy o pracy na morzu odnoszących się do kwestii nabywania produktów leczniczych i wyrobów medycznych przez armatorów. Przede wszystkim zwrócono uwagę na brak możliwości zaopatrywania się w produkty lecznicze i wyroby medyczne przez armatorów na gruncie ustawy – Prawo farmaceutyczne w hurtowniach farmaceutycznych, a także na kwestie nadzoru nad wywozem przez armatorów produktów leczniczych i wyrobów medycznych. Uwagi w zakresie nabywania przez armatorów produktów leczniczych i wyrobów medycznych zostały częściowo uwzględnione. Przepisy w przedmiotowym zakresie zostały preredagowane zgodnie z projektem przepisów opracowanym przez resort zdrowia. Zrezygnowano z wprowadzenia rozwiązania umożliwiającego armatorom zakup produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych bezpośrednio w hurtowniach farmaceutycznych. Wskazano, że zakup taki będzie możliwy w aptekach farmaceutycznych na podstawie wystawionego zapotrzebowania. Ponadto armator będzie miał obowiązek zgłoszenia Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu zamiar wywozu poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, zawartych w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14 ustawy – Prawo

farmaceutyczne, który będzie miał prawo sprzeciwu w przedmiotowej kwestii. Ponadto należy podkreślić, że leki przewożone na statku, kupowane są wyłącznie na potrzeby załogi lub pasażerów, z wyjątkiem powstania stanu konieczności ratowania zdrowia i życia ludzkiego. Jak podkreśla się w uzasadnieniu do projektu ustawy, leki te używane są wyłącznie w sytuacji nagłej potrzeby udzielenia pomocy medycznej osobie znajdującej się na statku lub w sytuacji zagrożenia życia i zdrowia innych osób np. rozbitków lub osób z innych jednostek, które znalazły się w stanie zagrożenia zdrowia lub życia np. w sytuacji incydentu morskiego, zanim takie osoby, będą mogły zostać bezpiecznie przetransportowane na ląd, gdzie zajmą się nimi profesjonalne placówki. Ponadto należy wyjaśnić, że rodzaje produktów leczniczych i wyrobów medycznych, które mają znajdować się na statku, zostały określone w polskim prawie w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 10 grudnia 2021 r. w sprawie apteczek okrętowych i apteczek medycznych oraz wzoru karty zdrowia dla marynarza na statku morskim (Dz. U. poz. 2275). Niemniej mając na uwadze planowane zmiany legislacyjne w zakresie zaopatrywania się armatorów w produkty lecznicze i wyroby medyczne przewidywana jest rewizja przedmiotowego rozporządzenia i jego doprecyzowanie, w tym przez wskazanie maksymalnej ilości produktów leczniczych i wyrobów medycznych, które mogą nabyć armatorzy celem wyposażenia apteczki okrętowej. Prace w tym zakresie są prowadzone przez Ministerstwo Zdrowia.

Uwagi Strony Pracowników Trójstronnego Zespołu ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego odnosiły się do nowelizacji ustawy o podatku tonażowym (definicja przedsiębiorcy żeglugowego), ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (publiczna dostępność raportu składanego do Międzynarodowego Biura Pracy) i ustawy o pracy na morzu (audyt agencji zatrudnienia, weryfikacja wartości odżywczej pożywienia przez kapitana, koszty transportu marynarzy na ląd, wynagrodzenie za gotowość do podjęcia akcji ratowniczej przez pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa). Uwagi nie zostały uwzględnione. W związku z tym przekazano stosowne wyjaśnienia.

Pozostali partnerzy nie zgłosili uwag.

Ponadto, projekt ustawy został przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego. Rada Dialogu Społecznego nie przekazała uwag do projektu.

Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt ustawy nie wymagał przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informacja o ich braku

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

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ZDROWIA¹⁾

z dnia ...

w sprawie zapotrzebowania na produkty lecznicze lub wyroby medyczne wystawianego przez armatora

Na podstawie art. 70 ust. 11 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r. poz. 102 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób realizacji zapotrzebowania na produkty lecznicze lub wyroby medyczne, wystawianego przez armatora albo przez podmiot upoważniony przez tego armatora, o których mowa art. 70 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, zwanej dalej „ustawą”, zwanego dalej „zapotrzebowaniem”;
- 2) wzór zapotrzebowania w języku polskim i angielskim, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. 1. Zapotrzebowanie może być zrealizowane po wykonaniu:

- 1) weryfikacji prawidłowości wystawienia zapotrzebowania, w tym jego zgodności ze wzorem określonym w załączniku do rozporządzenia, a także rodzaju dopuszczalnych ilości produktów leczniczych lub wyrobów medycznych określonych w zapotrzebowaniu;
- 2) weryfikacji, czy zapotrzebowanie zostało przedstawione do realizacji w terminie określonym w art. 96 ust. 2ea pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2025 r. poz. 750, 905, 924, 1416, 1537 i 1795);
- 3) potwierdzenia, o którym mowa w art. 96 ust. 2eb ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne – w przypadku, gdy zapotrzebowaniem objęte są produkty lecznicze lub wyroby medyczne zawarte w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14 tej ustawy;
- 4) wizualnej oceny autentyczności zapotrzebowania.

¹⁾ Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej – zdrowie, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. poz. 1004).

2. Produkt leczniczy lub wyrób medyczny może być wydany na podstawie zapotrzebowania wyłącznie osobie działającej w imieniu armatora lub podmiotowi przez niego upoważnionemu – po przedstawieniu przez ten podmiot pisemnego upoważnienia.

3. W przypadku:

- 1) negatywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 1 pkt 1 – w zakresie zgodności z wzorem określonym w załączniku do rozporządzenia, lub pkt 2, zapotrzebowanie nie podlega realizacji i jest zwracane osobie działającej w imieniu armatora lub podmiotowi przez niego upoważnionemu;
- 2) stwierdzenia przez osobę realizującą zapotrzebowanie, że wystawiono je wyłącznie na produkty lecznicze lub wyroby medyczne, o których mowa w art. 70 ust. 6 pkt 3 ustawy – zapotrzebowanie nie podlega realizacji i jest zwracane osobie działającej w imieniu armatora lub podmiotowi przez niego upoważnionemu, a w pozostałych przypadkach podlega realizacji w zakresie innych produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, niż określone w art. 70 ust. 6 pkt 3 ustawy;
- 3) stwierdzenia przez osobę realizującą zapotrzebowanie, że wystawiono je na ilości produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, przekraczające ilości dopuszczalne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 72 ustawy – zapotrzebowanie podlega realizacji do poziomu nieprzekraczającego tych ilości;
- 4) stwierdzenia przez osobę realizującą zapotrzebowanie braku opublikowania postanowienia, o którym mowa w art. 37ava ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, w sposób określony w tym przepisie, jeżeli w zapotrzebowaniu ujęto produkty lecznicze lub wyroby medyczne zawarte w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne – zapotrzebowanie podlega realizacji w zakresie produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, które nie są zawarte w tym wykazie;
- 5) stwierdzenia braku, o którym mowa w pkt 4, w sytuacji gdy zapotrzebowaniem objęte są wyłącznie produkty lecznicze lub wyroby medyczne określone w wykazie, o którym mowa art. 37av ust. 14 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne – zapotrzebowanie nie podlega realizacji i jest zwracane osobie działającej w imieniu armatora lub podmiotowi przez niego upoważnionemu;
- 6) uzasadnionego podejrzenia – w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1 pkt 4, że zapotrzebowanie nie jest autentyczne, nie jest ono realizowane i podlega zatrzymaniu w aptece ogólnodostępnej przez osobę, która powzięła to podejrzenie, o czym osoba ta, lub kierownik tej apteki, zawiadamia właściwego ze względu na lokalizację tej apteki

wojewódzkiego inspektora farmaceutycznego. O zatrzymaniu zapotrzebowania informowana jest osoba działająca w imieniu armatora lub podmiot przez niego upoważniony.

4. Realizacja zapotrzebowania wymaga:

- 1) wskazania daty realizacji zapotrzebowania;
- 2) określenia ilości wydanych produktów leczniczych i wyrobów medycznych, a także – jeżeli dotyczy – numerów ich serii i dat ich ważności;
- 3) wskazania, w formie nadruku lub pieczętki, imienia i nazwiska osoby realizującej zapotrzebowanie oraz kierownika apteki ogólnodostępnej, w której realizacja następuje oraz złożenia przez nich własnoręcznych podpisów.

5. Informacje, o których mowa w ust. 4, osoba realizująca zapotrzebowanie nanosi na treść zapotrzebowania czytelnie i trwale albo odnotowuje je w ten sam sposób w osobnym dokumencie przechowywanym łącznie z tym zapotrzebowaniem i zgodnie z wymogiem art. 96 ust. 2ec zdanie drugie ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER ZDROWIA

W POROZUMIENIU:

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Zdrowia
z dnia ...
(poz. ...)

WZÓR
ZAPOTRZEBOWANIE
Armatora /

TEMPLATE
ORDER FORM
of the Shipowner

.....
(kolejny numer druku zapotrzebowania i data wystawienia /
the subsequent number of the order form and the date of issue)

CZĘŚĆ I. /SECTION I.

Zamawiający – Armator / Purchaser – Shipowner:

.....
.....
.....
(nazwa, adres, numer telefonu, e-mail, NIP lub zagraniczny numer identyfikacyjny podatnika / name, address, telephone number, e-mail, foreign taxpayer identification number)

Statek / The Ship:

.....
.....
(nazwa, przynależność, numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej¹⁾ / name, state affiliation, International Maritime Organization Identification Number¹⁾)

¹⁾ W przypadku braku tego numeru, może zostać podany numer statku we właściwym rejestrze statków – wraz ze wskazaniem tego rejestru, lub morski numer identyfikacyjny (MMSI), lub sygnał wywoławczy / in case of absence of this number, the number of the vessel in the relevant register of ships may be given – together with the indication of this register, or the Maritime Mobile Service Identity number (MMSI), or the call sign.

CZĘŚĆ II. /SECTION II.

CZĘŚĆ 1. / PART 1.		PRODUKTY LECZNICZE / MEDICINAL PRODUCTS				
Liczba porządkowa / Ordinal number	Rodzaj / Type ²⁾	Nazwa /Name ³⁾	Postać farmaceutyczna lub droga podania ⁴⁾ / Pharmaceutical form or administration route	Moc (dawka) / Strength (dosage)	Wielkość opakowania (jeżeli dotyczy) / Package size (if applicable)	Ilość ⁵⁾ / Quantity
1	2	3	4	5	6	7
1.						
2.						
3.						
CZĘŚĆ 2. / PART 2.		WYROBY MEDYCZNE / MEDICAL DEVICES				
Liczba porządkowa / Ordinal number	Rodzaj / Type ²⁾	Nazwa / Name ⁶⁾			Wielkość opakowania (jeżeli dotyczy) / Package size (if applicable)	Ilość ⁵⁾ / Quantity
1	2	3			4	5
1.						
2.						
3.						

* (Liczba i wielkość wierszy w poszczególnych kolumnach może być modyfikowana stosownie do potrzeb. / Number and size of rows in individual columns can be modified accordingly).

2) Należy wskazać zgodnie z grupami wskazań terapeutycznymi i rodzajami zastosowania określonymi w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 10 grudnia 2021 r. w sprawie apteczek okrętowych i apteczek medycznych oraz wzoru karty zdrowia dla marynarza na statku morskim (Dz. U. poz. 2275). / It should be indicated in accordance with the groups of therapeutic indications and types of use specified in the Regulation of the Minister of Health of December the 10th, 2021 on ship's first aid kits and medical kits and a template of a health card for a seafarer on a seagoing ship (Journal of Laws nr 2275).

3) Należy podać nazwę własną (handlową) produktu leczniczego, dodatkowo może zostać wskazana nazwa międzynarodowa – INN (powszechnie stosowana) lub naukowa. / Invented name (trade name) of the medicinal product must be provided, additionally the International Non-proprietary Name – INN (common name) or scientific name may be indicated.

4) Postać farmaceutyczna jest obligatoryjna, a droga podania fakultatywna. / The pharmaceutical form is obligatory, and the route of administration is optional.

5) Ilość może być wyrażona również liczbą opakowań / Quantity can also be specified with the number of packages.

6) Należy podać nazwę handlową, nazwę rodzajową albo markę / Commercial name, generic name or brand should be given.

CZĘŚĆ III. /SECTION III.

POTWIERDZENIE ZAPOTRZEBOWANIA PRZEZ LEKARZA / CONFIRMATION OF THE ORDER FORM BY DOCTOR

Oświadczam, że ujęte w zapotrzebowaniu produkty lecznicze lub wyroby medyczne zostaną wykorzystane wyłącznie w celu zastosowania u osób przebywających na statku, albo innych osób przebywających na morzu – w przypadku obiektywnej konieczności zastosowania tych produktów lub wyrobów w celu ratowania zdrowia albo życia tych osób.

I declare that the medicinal products or medical devices included in the order form, in terms of their type and quantity, meet the potential needs only of those, who are on board.

.....

.....
(imię i nazwisko lekarza, o którym mowa w art. 70 ust. 8 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r. poz. 102 i ...), numer prawa wykonywania zawodu lub identyfikator tego lekarza, o którym mowa w art. 17 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 28 kwietnia 2011 r. o systemie informacji w ochronie zdrowia (Dz. U. z 2026 r. poz. 208 i 252)⁷⁾, podpis / name and surname of the doctor referred to in art. 70 (8) of the Act of August the 5th, 2015 on work at sea (Journal of Laws of 2026, Nr 102 and ...), medical license number or identifier of this doctor referred to in art. 17 (2) point 6 of the Act of April the 28th, 2011 on the information system in health care (Journal of Laws of 2026, Nr 208 and 252)⁷⁾, signature)

⁷⁾ Dane te podaje się wyłącznie w formie nadruku lub pieczętki. / Information shall be given only in print or stamp form.

UZASADNIENIE

Przedmiotowe rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 70 ust. 11 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r. poz. 102 i ...), zwanej dalej „u.p.m.”.

Projektowane rozporządzenie jest wydawane przez ministra właściwego do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej.

W części normatywnej projektowanego rozporządzenia określa się wymagania co do postępowania osoby realizującej zapotrzebowanie w aptecce ogólnodostępnej. Przepisy wskazują, w jakich przypadkach dokonuje się:

- pełnej realizacji zapotrzebowania – w przypadku jego zgodności z wymaganiami ustawowymi,
- częściowej realizacji zapotrzebowania – w przypadku, gdy część produktów leczniczych ujętych w zapotrzebowaniu stanowi substancje kontrolowane, których powinno dotyczyć osobne zapotrzebowanie, albo gdy ilość ujętych w zapotrzebowaniu produktów leczniczych lub wyrobów medycznych przekraczałyby ilości dopuszczalne, tzn. ilości te byłyby większe, niż ilości, jakie w ogóle mogą znajdować się w apteczce okrętowej – vide ilości określone w przepisach wydanych na podstawie art. 72 u.p.m.,
- odmowy realizacji zapotrzebowania – np. gdy przedmiotem zapotrzebowania są wyłącznie produkty lecznicze lub wyroby medyczne, które nie mogą być w nim przewidziane albo zatrzymania zapotrzebowania (podejrzenie sfałszowania zapotrzebowania).

Określony w załączniku do projektowanego rozporządzenia wzór zapotrzebowania armatora, opowiada – w zakresie wymaganych danych – regulacjom art. 70 ust. 9 u.p.m. Jest przy tym, ze względów przejrzystości, podzielony na części, z czego jedna odnosi się o zakresu przedmiotowego zapotrzebowania, czyli asortymentu mającego być przedmiotem nabycia, zaś pozostałe mają charakter podmiotowy, dotycząc odpowiednio armatora (osoby działającej w jego imieniu), pomiotu przez niego upoważnionego do dokonania nabycia oraz lekarza potwierdzającego zapotrzebowanie.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga uwzględnienia w jego treści przepisów przejściowych ani dostosowujących, ponieważ nie stanowi aktu o nowelizacyjnym charakterze, jak również nie zastępuje wcześniejszych aktów normatywnych, które by regulowały

zagadnienia związane z zapotrzebowaniami armatorów, ponieważ takie akty dotychczas nie istniały.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie wywrze wpływ na mikro-, małych- i średnich przedsiębiorców w zakresie, w jakim tej kategorii przedsiębiorcy są armatorami, w związku z czym będą mieli możliwość stosowania nowych, korzystnych dla nich rozwiązań, ale również obowiązek poddania się określonym wymaganiom warunkującym możliwość realizacji zapotrzebowania. Projektowane rozporządzenie wywrze wpływ również na przedsiębiorców ww. kategorii wielkościowych prowadzących apteki ogólnodostępne. Na niektórych z tych przedsiębiorców projekt wywrze wpływ polegający na zwiększeniu zadań w związku z realizacją zapotrzebowań armatorów i ich ewidencjonowaniem.

Projektowane rozporządzenie nie jest objęte prawem Unii Europejskiej. Projektowane rozporządzenie nie ma na celu transpozycji na grunt krajowy przepisów prawa Unii Europejskiej.

Projektowane przepisy nie podlegają obowiązkowi przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 lub art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt rozporządzenia nie wywiera wpływu na obszar danych osobowych. W związku z tym, nie przeprowadzono oceny ochrony danych osobowych, o której mowa w art. 35 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.).

Nie ma dających się wyobrazić alternatywnych metod pozwalających na osiągnięcie tożsamego celu zakładanego przez projektodawcę, albowiem instytucja prawna zapotrzebowań realizowanych w aptekach znajduje zakorzenie w przepisach prawa jako instrument związany z obrotem produktami leczniczymi (a więc działalność ściśle regulowaną), więc wszelkie zmiany w tym zakresie mogą być realizowane wyłącznie drogą interwencji legislacyjnej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie zapotrzebowania na produkty lecznicze lub wyroby medyczne wystawianego przez armatora</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Zdrowia Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Katarzyna A. Kacperczyk – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Zdrowia</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Katarzyna Piotrowska-Radziejewicz – Dyrektor Departamentu Polityki Lekowej i farmacji w Ministerstwie Zdrowia e-mail: p.radziejewicz@mz.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 23.04.2026 r.</p> <p>Źródło: Art. 70 ust. 11 z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r. poz. 102).</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Zdrowia: MZ</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia ... o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą wprowadziła regulacje dotyczące zakupu przez armatorów produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych, stanowiących obowiązkowe wyposażenie apteczek okrętowych. Dotychczas istniała jedynie możliwość wystawiania zapotrzebowań na produkty lecznicze i wyroby medyczne przez podmioty lecznicze. W związku z powyższym koniecznym jest określenie wzoru takiego zapotrzebowania i sposobu jego realizacji w aptece.

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

Projektowane przepisy wskazują, jak należy dokonać weryfikacji wystawionego przez armatora zapotrzebowania na produkty lecznicze i wyroby medyczne w aptecce ogólnodostępnej.

Przepisy wskazują, w jakich przypadkach dokonuje się:

- pełnej realizacji zapotrzebowania – w przypadku jego zgodności z wymaganiami ustawowymi,
- częściowej realizacji zapotrzebowania – w przypadku, gdy część produktów leczniczych ujętych w zapotrzebowaniu stanowi substancje kontrolowane, których powinno dotyczyć osobne zapotrzebowanie, albo gdy ilość ujętych w zapotrzebowaniu produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, przekraczałyby ilości dopuszczalne, tzn. ilości te byłyby większe, niż ilości, jakie w ogóle mogą znajdować się w apteczce okrętowej – vide ilości określone w przepisach wydanych na podstawie art. 72 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (dalej: „u.p.m.”),
- odmowy realizacji zapotrzebowania – np. gdy przedmiotem zapotrzebowania są wyłącznie produkty lecznicze lub wyroby medyczne, które nie mogą być w nim przewidziane) lub zatrzymaniu zapotrzebowania (podejrzanie sfałszowania zapotrzebowania).

Określony w załączniku do projektowanego rozporządzenia wzór zapotrzebowania armatora, opowiada – w zakresie wymaganych danych – regulacjom art. 70 ust. 9 u.p.m. Jest przy tym, ze względów przejrzystości, podzielony na sekcje, z czego jedna odnosi się o zakresu przedmiotowego zapotrzebowania, czyli asortymentu mającego być przedmiotem nabycia, zaś pozostałe mają charakter podmiotowy, dotycząc odpowiednio armatora, osoby przez niego upoważnionej do dokonania nabycia oraz lekarza potwierdzającego zapotrzebowanie.

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

Projektowane przepisy nie były przedmiotem analizy porównawczej z rozwiązaniami przyjętymi w innych krajach, jednakże biorąc pod uwagę, że są w ścisłym związku z przepisami dyrektywnymi oraz Konwencją o pracy na morzu z 2006 r., kraje Unii Europejskiej muszą umożliwiać armatorom statków morskich zakup produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, skoro z ww. przepisów przyjętych na poziomie unijnym wynika konieczność wyposażenia jednostki ww. produkty i wyroby. Mianowicie, art. 2 dyrektywy Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotycząca minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach z dnia 31 marca 1992 r. (Dz. Urz. UE L 113 z 20.11.2019 r., str. 19) nakłada wymóg wyposażenia statków w stosowne wyposażenie medyczne, w tym produkty lecznicze i wyroby medyczne.

Jest tym samym oczywiste, że takiemu obowiązkowi armatora musi odpowiadać konieczność przewidzenia w prawodawstwach krajowych rozwiązań umożliwiających powyższe. Dyrektywa nie wskazuje jednak zasad, na jakich ww. wyposażenie ma stać się częścią apteczek okrętowych, określając jedynie minimalny ich skład według rodzajów zastosowań, pozostawiając natomiast techniczną stronę uregulowania metod i środków uzyskiwania tego wyposażenia, państwu członkowskiemu Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
-------	----------	---------------	---------------

Armatorzy	< 500 armatorów krajowych; niemożliwa do ustalenia potencjalne liczba armatorów zagranicznych, których jednostki zawijałyby do portów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, i którzy zamierzaliby dokonać nabycia w aptekach ogólnodostępnych na terytorium kraju produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, celem skompletowania albo uzupełnienia składu apteczki okrętowej.	Dane uzyskane w 2021 r. od Ministerstwa Infrastruktury	Uzyskanie możliwości realizacji obowiązku zapewniania leków lub wyrobów medycznych załodze lub pasażerom statków morskich, przez ich nabycie z aptek ogólnodostępnych. Konieczność zapoznania się z nowymi regulacjami dotyczącymi realizacji zapotrzebowań i ich wzoru, i ściśle stosowanie się do ich treści.
Apteki ogólnodostępne	Potencjalnie wszystkie z ok. 11,3 tys. aktywnych aptek ogólnodostępnych, jednakże biorąc pod uwagę to, czego dotyczy projekt, projektodawca zakłada, że projektowane przepisy mogą wywrzeć realny wpływ na nie więcej, niż 1 % z nich. Jest bowiem oczywistym, że armator, ze względów czasowych, logistycznych itp. będzie kierował zapotrzebowania głównie do aptek ogólnodostępnych zlokalizowanych w województwach przyległych do morza, i przede wszystkim w miejscowościach położonych względnie blisko portów, albo wręcz zlokalizowanych w większych miastach, w których porty te funkcjonują. Ponadto zasadnym jest założenie, że ze względu na dającą się przewidzieć skalę nabywania produktów leczniczych lub wyrobów medycznych na podstawie	Krajowy Rejestr Zezwoleń na Prowadzenie Aptek Ogólnodostępnych, Punktów Aptecznych oraz Rejestr Udzielonych Zgód na Prowadzenie Aptek Szpitalnych i Zakładowych https://rejstrymedyczne.ezdrowie.gov.pl/	Potencjalne zwiększenie zadań w związku z realizacją zapotrzebowań armatorów i ich ewidencjonowaniem.

	<p>zapotrzebowań, wystąpi trend realizowania ich w większych, wyspecjalizowanych w tym zakresie aptekach ogólnodostępnych.</p> <p>Projektodawca zakłada, że takich aptek docelowo będzie nie więcej niż 100.</p>		
Organy Państwowej Inspekcji Farmaceutycznej	16 wojewódzkich inspektorów farmaceutycznych		Kontrola aptek ogólnodostępnych w zakresie prawidłowości obrotu produktami leczniczymi lub wyrobami medycznymi wydawanymi z tych aptek na podstawie zapotrzebowań armatorów, w tym też zgodnie z wymaganiami tych zapotrzebowań oraz zasadami ich realizacji.

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

Projekt nie był przedmiotem pre-konsultacji.

Projekt zostanie przekazany do opiniowania i konsultacji publicznych z 21-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, do następujących podmiotów:

- 1) Naczelnej Rady Aptekarskiej;
- 2) Związku Pracodawców Business Centre Club;
- 3) Związku Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 4) Forum Związków Zawodowych;
- 5) Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) Konfederacji Lewiatan;
- 7) Polskiego Towarzystwa Gospodarczego;
- 8) NSZZ „Solidarność”;
- 9) NSZZ „Solidarność – 80”;
- 10) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
- 11) Federacji Przedsiębiorców Polskich;
- 12) Związku Rzemiosła Polskiego;
- 13) Związku Pracodawców Aptecznych PharmaNET;
- 14) Związku Aptek Franczyzowych;
- 15) ZAPPA – Związku Aptekarzy Pracodawców Polskich Aptek;
- 16) Związku Zawodowego Pracowników Farmacji;
- 17) Izby Gospodarczej „Farmacja Polska”;
- 18) Centrum e-Zdrowia;
- 19) Trójstronnego Zespołu ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego;
- 20) Związku Armatorów Polskich;
- 21) Krajowej Izby Gospodarki Morskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Zdrowia, 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, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony również w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404).

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												

JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	<p>Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na budżet jednostek sektora finansów publicznych, w tym na budżet jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>Zgodnie z art. 96 ust. 2b ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2025 r. poz. 750, z późn. zm.) koszty wynikające z konieczności skompletowania czy uzupełnienia apteczki okrętowej, będzie pokrywał wyłącznie armator danej jednostki.</p> <p>Będzie to dotyczyć również produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, które podlegałyby finansowaniu ze środków publicznych, jeżeli przepisywane byłyby są na receptę. Ponieważ projektowane przepisy nie dotyczą tych sytuacji, a podstawą nabycia tych produktów lub wyrobów w aptece ogólnodostępnej ma być stosowne zapotrzebowanie, nabycie będzie się odbywać pełnopłatnie (tzn. po uiszczeniu pełnej wysokości ceny detalicznej), analogicznie jak w przypadku zapotrzebowań na produkty lecznicze wystawianych na podstawie art. 96 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne przez podmioty wykonujące działalność leczniczą, a realizowanych w aptekach ogólnodostępnych.</p>												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0					
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0					
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Projektowane rozporządzenie wywrze wpływ na mikro-, małych- i średnich przedsiębiorców, a także dużych przedsiębiorców w zakresie, w jakim tej kategorii przedsiębiorcy są armatorami, w związku z czym będą mieli możliwość stosowania nowych, korzystnych dla nich rozwiązań, ale również obowiązek poddania się określonym wymaganiom warunkującym możliwość realizacji zapotrzebowania.</p> <p>Projektowane rozporządzenie wpłynie również na przedsiębiorstwa tych kategorii wielkościowych prowadzące apteki ogólnodostępne, a przejawia się w uregulowaniu po raz pierwszy szczegółowych wymagań związanych z realizacją zapotrzebowań armatorów i będzie skutkować koniecznością ścisłego trzymania się tych wymagań.</p>											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												

	osoby starsze i niepełnosprawne	Analogicznie jak w wierszu wyżej.	
Niemierzalne			
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak.		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu			
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy			
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Projektowane rozporządzenie spowoduje bezpośrednio zwiększenie liczby procedur, w związku z tym, że zrealizowane w aptekach ogólnodostępnych zapotrzebowania armatorów, będą tam podlegały ewidencjonowaniu (analogicznie, jak dotychczas zapotrzebowania wystawiane przez podmioty wykonujące działalność leczniczą – zgodnie z wymaganiami wynikającymi z art. 96 ust. 4a ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne).			
9. Wpływ na rynek pracy			
Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	
		<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu	Projektowane zmiany pozostaną bez zmian na powyższe obszary, w szczególności zdrowia, gdyż nie wywrą bezpośredniego wpływu na obywateli, jeżeli nawet, to w bardzo ograniczonym zakresie – głównie na ew. załogi lub pasażerów jednostek morskich.		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Nie planuje się ewaluacji efektów projektowanych regulacji, nie jest ona zasadna.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak.			