SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-82-14

Druk nr 2748

Warszawa, 16 września 2014 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki

z projektem aktu wykonawczego.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Rozwoju.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

Projekt

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki[1)]

Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

1) dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17);

2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. WE L 332 z 28.12.2000, str. 81, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 358);

3) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47);

4) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.).”;

2) w art. 1 w pkt 1 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851), zwanej dalej „Konwencją AFS”;”;

[1)] Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).

3) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, Konwencji o zatapianiu, Konwencji AFS, a na Morzu Bałtyckim – również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.”;

4) w art. 6 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) dla statków objętych Konwencją AFS – w postanowieniach tej Konwencji.”;

5) w art. 9 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) statek przed rozpoczęciem żeglugi, w czasie żeglugi lub innej działalności morskiej oraz po zakończeniu żeglugi odpowiadał wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, potwierdzonym odpowiednimi świadectwami, oraz posiadał plan zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza;

2) prowadzono na bieżąco wymagane zapisy o postępowaniu z olejami, zapisy ładunkowe, zapisy o postępowaniu z odpadami oraz zapisy dotyczące każdorazowego przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane;”;

6) art. 13c i art. 13d otrzymują brzmienie:

„Art. 13c. 1. Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL oraz w ust. 2, zabrania się na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa żeglugowego niespełniającego wymagań lub dodatkowych kryteriów jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

2. Na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania paliwa żeglugowego spełniającego wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4, stosowanie metod redukcji emisji.

3. Przez metodę redukcji emisji rozumie się element instalacji, materiał, urządzenie instalowane na statku, procedurę, alternatywne paliwo lub inną metodę, zapewniające osiągnięcie redukcji emisji dwutlenku siarki, którą można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować. Minimalne kryteria, które powinny spełniać metody redukcji emisji, są określone w załączniku II do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych

oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17).

4. Na statkach, na których stosuje się metodę redukcji emisji, należy uzyskiwać w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równoważną wartości emisji dwutlenku siarki, którą uzyskiwano by, stosując paliwo żeglugowe spełniające wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. Równoważne wartości emisji dwutlenku siarki określa załącznik I do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG.

5. Na statkach cumujących w portach dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania metod redukcji emisji, stosowanie rozwiązania polegającego na korzystaniu z lądowych systemów zasilania, o ile są one dostępne w danym porcie.

Art. 13d. 1. Przeprowadzenie na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich testów nowych metod redukcji emisji wymaga uzyskania pozwolenia.

2. Pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji udziela, na wniosek armatora, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru, w którym jest planowane przeprowadzenie testów metod redukcji emisji.

3. W przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczy obszaru wykraczającego poza obszar właściwości dyrektora urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek, wydanie pozwolenia wymaga uzgodnienia z dyrektorem urzędu morskiego właściwym dla obszaru, w którym również jest planowane przeprowadzenie testów metod redukcji emisji.

4. W przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczy obszarów znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi, dyrektor urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek, informuje armatora o konieczności uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie tych testów także od właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej, na których obszarach morskich armator również planuje przeprowadzenie testów. Dyrektor urzędu morskiego informuje właściwe organy tych państw o otrzymaniu takiego wniosku.

5. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji wydaje się na okres nie dłuższy niż 18 miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 11.

6. Warunkiem udzielenia pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji jest:

1) złożenie przez armatora oświadczenia, że przez cały okres przeprowadzania testów:
   a) wszystkie statki, na których będą przeprowadzane testy, będą miały zainstalowane urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, zabezpieczone przed otwarciem, zakłóceniem ich pracy i zmianą zapisanych na nich danych oraz że urządzenia te będą stosowane przez cały okres przeprowadzania testów,
   b) odpady, które powstaną podczas przeprowadzania testów, będą zagospodarowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361, z późn. zm.[2)]),
   c) będzie dokonywana ocena wpływu testów na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek;
2) przedstawienie przez armatora dokumentacji potwierdzającej, że możliwe jest osiągnięcie równoważnej wartości emisji dwutlenku siarki, o której mowa w art. 13c ust. 4.

7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. 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 zeznań.

8. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji powinien zawierać:

1) dane armatora:
   a) w przypadku osoby fizycznej – imię i nazwisko, adres zamieszkania, nr telefonu, e-mail,

---

[2)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683 oraz z 2010 r. Nr 230, poz. 1508.

b) w przypadku osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej – nazwę i adres siedziby głównej, nr telefonu, e-mail;

2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym:
   a) nazwa,
   b) nr IMO,
   c) port macierzysty,
   d) bandera;
3) opis metody redukcji emisji, która będzie poddana testom;
4) termin i miejsce przeprowadzania testów metod redukcji emisji.

9. Do wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dołącza się oświadczenia i dokumentację, o których mowa w ust. 6.

10. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji określa:

1) nazwę i adres siedziby armatora albo jego imię i nazwisko oraz adres zamieszkania, a także numer telefonu i e-mail;
2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym:
   a) nazwa,
   b) nr IMO,
   c) port macierzysty,
   d) bandera;
3) metodę redukcji emisji, która będzie poddana testom;
4) termin i miejsce przeprowadzania testów metod redukcji emisji.

11. Określając w pozwoleniu na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji termin ich przeprowadzania, uwzględnia się termin wskazany we wniosku o wydanie pozwolenia, z tym że termin rozpoczęcia testów nie może przypadać wcześniej niż po upływie 7 miesięcy od dnia udzielenia pozwolenia.

12. Dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, udzielenia pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji w przypadku, gdy armator nie spełnił warunków do jego udzielenia.

13. Dyrektor urzędu morskiego cofa, w drodze decyzji, pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji w przypadku, gdy:

1) na statku, na którym przeprowadzane są testy, nie są zainstalowane lub nie są stosowane urządzenia, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a, lub

2) odpady, które powstają podczas przeprowadzania testów, nie są zagospodarowywane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków lub

3) nie jest dokonywana ocena wpływu przeprowadzanych testów na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek.

14. Podczas przeprowadzania testów metod redukcji emisji może być stosowane paliwo żeglugowe niespełniające wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

15. Armator, nie później niż po upływie 5 miesięcy od zakończenia testów metod redukcji emisji, przekazuje ich wyniki dyrektorowi urzędu morskiego, który udzielił pozwolenia na ich przeprowadzenie.

16. Dyrektor urzędu morskiego udostępnia wyniki testów metod redukcji emisji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.

17. Zatwierdzenia metod redukcji emisji objętych przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) dokonują notyfikowane jednostki certyfikujące, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.[3)]).

18. Metody redukcji emisji nieobjęte przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim mogą być stosowane pod warunkiem, że zostały zatwierdzone zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi metod redukcji emisji oraz z uwzględnieniem:

1) wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) dotyczących metod redukcji emisji;

2) wyników przeprowadzonych testów metod redukcji emisji;

3) wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji dwutlenku siarki, a także wpływu na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek;

4) możliwości monitorowania i weryfikacji metod redukcji emisji.

[3)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 107, poz. 679 i Nr 114, poz. 760, z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367, z 2012 r. poz. 1529, z 2013 r. poz. 898 oraz z 2014 r. poz. 822.

19. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, informacje o wytycznych opracowanych przez IMO dotyczących metod redukcji emisji, mając na uwadze upowszechnianie zasad dotyczących ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.”;

7) w art. 13e:

a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 3, dostawca jest obowiązany poinformować dyrektora urzędu morskiego o tej zmianie, w terminie 30 dni od dnia jej zaistnienia.”,

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Dyrektorzy urzędów morskich udostępniają w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych obsługujących ich urzędów aktualną listę dostawców działających na obszarze ich właściwości. Lista zawiera nazwy dostawców, adresy ich siedzib, numery telefonów oraz rodzaje dostarczanych przez nich paliw.”;

8) w art. 13f:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Jeżeli kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim, powiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz właściwe władze portu przeznaczenia.

2b. Jeżeli kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na tych obszarach morskich, powiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru, w którym znajduje się statek, administrację państwa, którego banderę podnosi, oraz właściwe władze portu przeznaczenia.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wymagania dotyczące zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposób jej oznaczania, mając na względzie przepisy Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.”;

9) w art. 13g po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2c w brzmieniu:

„2a. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego ustali, w wyniku kontroli, że na danym statku nie przestrzega się norm dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym:

1) żąda od kapitana tego statku podjęcia działań mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do określonych norm, o ile jest to możliwe, oraz
2) może zażądać od kapitana tego statku okazania:
   a) wykazu działań podjętych w celu osiągnięcia zgodności z wymaganiami dotyczącymi zawartości siarki w paliwie żeglugowym na danym obszarze morskim oraz
   b) dowodu podjęcia próby nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim zgodnie z planem podróży oraz – jeżeli paliwo to nie było dostępne w miejscu, w którym zaplanowano jego nabycie – że podjęto próbę zlokalizowania alternatywnych źródeł takiego paliwa, a także że pomimo podjęcia tych prób nabycie takiego paliwa nie było możliwe.

2b. Za dowód podjęcia próby nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim uznaje się pisemne oświadczenie dostawcy o braku jego dostępności w danym porcie.

2c. Dyrektor urzędu morskiego przy podejmowaniu działań, o których mowa w ust. 2a, uwzględnia ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu.”;

10) po art. 13i dodaje się art. 13j w brzmieniu:

„Art. 13j. 1. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej:

1) informację o udzieleniu pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji;
2) wyniki testów metod redukcji emisji;
3) informację o niemożności nabycia przez kapitana statku paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej:

1) informację, o której mowa w ust. 1 pkt 1 – w terminie 6 miesięcy przed rozpoczęciem testów metod redukcji emisji;

2) wyniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia testów metod redukcji emisji;

3) informację, o której mowa w ust. 1 pkt 3 – niezwłocznie po jej otrzymaniu.”;

11) w art. 38 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37a, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszenia, korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia i powtarzalności naruszeń.

3. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36a pkt 10, nie nakłada się w przypadku, gdy przedstawione wykazy i okazane dowody, o których mowa w art. 13g ust. 2a, wykazały, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego zawierającego dopuszczalną zawartości siarki.”.

Art. 2. Do ustalenia wysokości kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37a ustawy zmienianej w art. 1, za naruszenia popełnione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Załącznik
do ustawy
z dnia

OPŁATY ZA PRZEPROWADZANIE INSPEKCJI I WYSTAWIANIE LUB POTWIERDZANIE MIĘDZYNARODOWYCH ŚWIADECTW

1. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami" w wysokości:
   1.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 6.500 PLN
   1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 6.700 PLN
   1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 7.700 PLN
   1.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 10.000 PLN
   1.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 8.400 PLN.
2. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami" w wysokości:
   2.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.900 PLN
   2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 3.000 PLN
   2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 3.400 PLN
   2.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 4.300 PLN
   2.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.800 PLN.
3. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami" w wysokości:
   3.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.500 PLN
   3.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.600 PLN
   3.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 2.900 PLN
   3.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 3.700 PLN
   3.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 2.800 PLN.

4. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:
   4.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 800 PLN
   4.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 900 PLN
   4.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 1.000 PLN
   4.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.300 PLN
   4.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 PLN.
5. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:
   5.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 650 PLN
   5.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 700 PLN
   5.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 750 PLN
   5.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 950 PLN
   5.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 700 PLN.
6. Za inspekcje zbiornikowców do przewozu produktów ropopochodnych w wysokości obliczonej według zasad określonych w punktach 1.1 do 1.5, podwyższone o 40%.
7. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:
   7.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 6.500 PLN
   7.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 6.800 PLN
   7.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 8.000 PLN
   7.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 11.000 PLN
   7.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 9.000 PLN.
8. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:
   8.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 3.100 PLN
   8.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 3.200 PLN

8.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 3.750 PLN

8.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 5.000 PLN

8.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.900 PLN.

9. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe" w wysokości:

9.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.500 PLN

9.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.600 PLN

9.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 3.000 PLN

9.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 4.000 PLN

9.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.000 PLN.

10. Za inspekcję pośrednią i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe" w wysokości:

10.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 850 PLN

10.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 900 PLN

10.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 1.000 PLN

10.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.400 PLN

10.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 PLN.

11. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe" w wysokości:

11.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 650 PLN

11.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 700 PLN

11.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 750 PLN

11.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.000 PLN

11.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 750 PLN.

12. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

(2 x N x 90) + 500 PLN,

gdzie

N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

13. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

(1,2 x N x 90) + 500 PLN

gdzie

N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

14. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

(N x 90) + 500 PLN

– maksymalna opłata 5.500 PLN

gdzie

N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

15. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

(0,25 x N x 90) + 150 PLN

– maksymalna opłata 1.650 PLN

gdzie

N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.

16. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” w wysokości:

16.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 6.600 PLN

16.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 6.850 PLN

16.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 7.700 PLN

16.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 8.900 PLN

16.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 10.000 PLN

16.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 6.600 PLN.

17. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej" w wysokości:

17.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 2.950 PLN

17.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 3.000 PLN

17.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 3.400 PLN

17.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 3.850 PLN

17.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 4.300 PLN

17.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.600 PLN.

18. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" w wysokości:

18.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 2.500 PLN

18.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 2.600 PLN

18.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 2.900 PLN

18.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 3.300 PLN

18.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 3.700 PLN

18.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.200 PLN.

19. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" w wysokości:

19.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 850 PLN

19.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 900 PLN

19.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 1.000 PLN

19.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 1.100 PLN

19.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 1.300 PLN

19.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 750 PLN.

20. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" w wysokości:

20.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 650 PLN

20.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 700 PLN

20.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 750 PLN

20.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 850 PLN

20.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 950 PLN

20.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 550 PLN.

21. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego" w wysokości:

21.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 PLN

21.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 PLN

21.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 PLN

21.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 PLN

21.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1.500 PLN

21.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 PLN.

22. Za inspekcję wstępną w przypadku pierwszego zastosowania systemu przeciwporostowego na statku i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego" w wysokości:

22.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 PLN

22.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 PLN

22.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 PLN

22.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 PLN

22.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1.500 PLN

22.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 PLN.

23. Za inspekcje odnowieniowe w przypadku zmiany systemu przeciwporostowego lub jego wymiany i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego" w wysokości:

23.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 PLN

23.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 PLN

23.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 PLN

23.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 PLN

23.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1.500 PLN

23.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 PLN.

24. Za inspekcję dodatkową, ogólną lub częściową pobiera się opłaty w wysokości 180 PLN za każdą zużytą godzinę.

UZASADNIENIE

I. Część ogólna

Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, zwany dalej „projektem ustawy”, implementuje do polskiego prawa przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, zwanej dalej „dyrektywą 2012/33/UE”.

Implementacja przepisów dyrektywy 2012/33/UE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych stanowiących transpozycję na grunt prawa Unii Europejskiej zmian do Załącznika VI do konwencji MARPOL (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki) uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), przyjętych w 2008 r. i dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych w obszarach SECA i poza nimi, wymaga wprowadzenia odpowiednich zmian do ustawodawstwa krajowego. Zgodnie z dyrektywą 2012/33/UE państwa członkowskie zobowiązane są do wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 18 czerwca 2014 r.

Dotychczasowe wymagania zdefiniowane w konwencji MARPOL oraz dyrektywie 2005/35/WE zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE, wdrażała do krajowego prawodawstwa ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244). Jednocześnie na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy wydano rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 59, poz. 43, z późn. zm.), definiujące precyzyjnie wymagane limity.

Biorąc pod uwagę tekst nowej dyrektywy 2012/33/UE, istotnymi elementami, nieuregulowanymi w obecnie obowiązującej ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki są następujące kwestie:

– definicja metody redukcji emisji, jako alternatywa dla stosowania paliw niskosiarkowych,

- zakres oraz sposób i termin składania przez armatora wniosku o testowanie metod redukcji emisji,
- zakres oraz sposób i termin wydawania, odmowy, cofania pozwolenia wydawanego armatorowi przez dyrektora urzędu morskiego na testowanie metod redukcji emisji,
- sposób i termin informowania dyrektora urzędu morskiego, ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz Komisji Europejskiej o planowanym rozpoczęciu oraz o zakończeniu testów metod redukcji emisji i ich wynikach,
- procedura zmiany paliwa na statkach oraz konieczność prowadzenia związanej z tym dokumentacji,
- postępowanie kapitana statku w przypadku braku możliwości zakupu paliwa o wymaganej zawartości siarki,
- sposób publicznego udostępniania przez dyrektora urzędu morskiego listy dostawców paliw żeglugowych,
- uwzględnienie w systemie kar korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia lub powtarzalności naruszeń oraz uwzględnienia sytuacji odstąpienia od wymierzenia kary, gdy przedstawione wykazy i okazane dowody wykazały, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego zawierającego dopuszczalną zawartość siarki.

Obecnie obowiązująca ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w art. 13d ust. 1 określa możliwość udzielania zgody na przeprowadzenie testów „instalacji wprowadzających technologie ograniczające emisje siarki", co zdecydowanie ogranicza możliwości stosowania alternatywnych rozwiązań napędu statków, szczególnie wykorzystania alternatywnych paliw, jak LNG, biopaliwo czy metanol. Dyrektywa 2012/33/UE wprowadza definicję „metod redukcji emisji", która rozszerzać będzie zakres dopuszczalnych rozwiązań skutkujących redukcją emisji dwutlenku siarki. Rozszerzenie definicji dotychczasowych „instalacji redukcji emisji" poprzez zamianę na „metody redukcji emisji" pozwoli na zastosowanie szerszego wachlarza rozwiązań nie tylko technologicznych (np. skrubery), ale również takich jak stosowanie innych paliw (np. LNG, biopaliwa), stosowanie zasilania elektrycznością z lądu i/lub alternatywnych źródeł napędu (np. wiatrowy), o ile redukcja emisji osiągnięta poprzez ich stosowanie będzie równoważna tej, jaką osiągnięto by w przypadku stosowania niskosiarkowych paliw żeglugowych.

Kolejnym elementem, który należy uwzględnić, jest konieczność uzupełnienia regulacji dotyczących zapisów olejowych i ładunkowych w dziennikach pokładowych prowadzonych przez kapitana statku o zapisy dotyczące operacji zmiany paliwa (art. 4a ust. 5 dyrektywy 2012/33/UE). Zapisy te są bowiem podstawową formą kontroli przestrzegania wymogów dyrektywy. Istotnym obszarem uzupełnień jest także wprowadzenie procedury wymiany paliwa na statkach.

Konieczne jest wprowadzenie do obowiązujących przepisów procedury zgłaszania braku możliwości nabycia paliwa zgodnego z dyrektywą. W takim przypadku należy zwrócić uwagę na sekwencję czasową, związaną z działaniami: kontrolnymi – informacyjnymi – sankcyjnymi (art. 4a ust. 5b dyrektywy 2012/33/UE).

Dyrektywa 2012/33/UE w art. 4a ust. 6 lit. a stanowi także o konieczności prowadzenia publicznych rejestrów lokalnych dostawców paliw, co rozszerza obecnie istniejący obowiązek sprawozdawczy, jaki posiadają dzisiaj dostawcy względem dyrektora urzędu morskiego (art. 13e ustawy).

Stosowanie metod redukcji emisji, zgodnych z dyrektywą 2012/33/UE, związane jest z prowadzeniem działań związanych z ich testowaniem oraz zatwierdzaniem przez państwa członkowskie. Dyrektywa przewiduje przy tym odpowiednie procedury związane z powiadamianiem oraz realizacją testów, a także konieczność zapewnienia właściwego systemu gospodarowania odpadami oraz dokonywania oceny wpływu na środowisko morskie (art. 4e dyrektywy 2012/33/UE). Uprawnienia do realizacji powyższych działań muszą być delegowane do odpowiednich organów administracji.

Zgodnie z art. 11 dyrektywy 2012/33/UE, brak realizacji jej przepisów powinien być związany z ustanowieniem odpowiedniego systemu kar, które muszą być „skuteczne, proporcjonalne i odstraszające i mogą obejmować grzywny obliczone w taki sposób, aby pozbawiały one osoby odpowiedzialne przynajmniej korzyści gospodarczych płynących z popełnionego przez nie naruszenia oraz aby wysokość tych grzywien stopniowo wzrastała w przypadku powtarzania się naruszeń". W związku z tym zaproponowano zmianę przepisów art. 38 obecnie obowiązującej ustawy poprzez wskazanie, że wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37a, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszenia, korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia i powtarzalności naruszeń, oraz że kary pieniężnej, o której mowa w art. 36a pkt 10, nie nakłada się w przypadku gdy przedstawione wykazy i okazane dowody,

o których mowa w art. 13g ust. 2a, wykazały że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego zawierającego dopuszczalną zawartość siarki.

Zmieniony Załącznik VI do konwencji MARPOL wprowadza m.in. bardziej rygorystyczne wymogi w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w obszarach SECA (*Sulphur Oxide Emission Control Area*), czyli obszarach kontroli emisji tlenków siarki (1,00% od dnia 1 lipca 2010 r. oraz 0,10% od dnia 1 stycznia 2015 r.), a także na obszarach morskich poza obszarami SECA (3,5% od dnia 1 stycznia 2012 r. oraz zasadniczo 0,50% od dnia 1 stycznia 2020 r.).

Włączenie międzynarodowych norm (Załącznik VI do konwencji MARPOL), dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych do prawa Unii Eropejskiej (do dyrektywy Rady 1999/32/WE zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r.) wzmocni ich skuteczność, ponieważ będą one monitorowane i wdrażane w ramach systemu Unii Europejskiej, zapewniającego wyższy stopień kontroli.

Wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm w zakresie zawartości siarki w paliwach wykorzystywanych przez statki pasażerskie w ramach regularnego ruchu, głównie w portach lub na wodach przybrzeżnych Unii Europejskiej, zapewni poprawę jakości powietrza na obszarach przybrzeżnych.

Nowe normy w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, o których mowa w dyrektywie 2012/33/UE zostaną uregulowane w zmienionym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania zgodnie z delegacją określoną w art. 13f ust. 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Poza przepisami wynikającymi z dyrektywy 2012/33/UE istnieje konieczność uzupełnienia przepisów ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki o kwestie niewynikające z dostosowania do ww. dyrektywy. Dotyczą one:

1) odwołania się do stosowania Międzynarodowej Konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r.;

2) ujęcia w załączniku do ustawy nowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” oraz sposobu wyliczania wysokości opłat za

jego wydanie i przeprowadzenie inspekcji wstępnej na statku, koniecznej do jego wydania;

3) zmiany jednostek obliczania opłat za przeprowadzanie inspekcji i wystawianie lub potwierdzanie międzynarodowych świadectw z jednostek taryfowych (j.t.) na złoty polski (PLN).

Zamiana jednostek obliczania ma na celu ułatwienie obywatelom obliczania i dokonywania opłat przewidzianych w ustawie oraz spowoduje urealnienie określonych (przed kilkoma laty) w załączniku stawek. Obecne brzmienie załącznika do ustawy stwarza problemy interpretacyjne oraz powoduje nierówne traktowanie podmiotów. Zastosowanie jednostek taryfowych (j.t.) do przeliczania opłat za różne czynności administracyjne regulowane ustawą (przeprowadzanie inspekcji statków, wystawianie certyfikatów) powoduje, że opłaty za te same czynności mogą różnić się od siebie w zależności od dnia ich uiszczania.

Załącznik do ustawy określa wysokości opłat za poszczególne inspekcje. Wysokości opłat podane są w j.t. Wartość złotowa j.t. stanowi równowartość 0,2 SDR – Specjalnych Praw Ciągnienia, obliczaną według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego. Oznacza to, że opłata za poszczególne inspekcje zmienia się co tydzień w zależności od kursu SDR. Prowadzi to do rozbieżności polegającej na uiszczaniu opłat w różnej wysokości, w różnych terminach, przez poszczególne osoby podlegające inspekcji. Brak wstępnej weryfikacji opłat prowadzi często do różnicy uiszczonej opłaty w stosunku do należnej opłaty. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, że opłata dokonana w dwóch różnych, odległych od siebie terminach za taką samą inspekcję może się znacznie różnić. Wartości j.t. od początku 2013 r. wahała się w granicach od 0,95 do 1,00 PLN, co dla opłaty za inspekcje na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej (600 j.t.) daje różnicę w wysokości 30 PLN.

Proponowana zmiana ułatwi podmiotom dokonywanie opłat i spowoduje ujednolicenie ich wysokości. Zmiana taka zredukuje również obciążenia obsługi administracyjnej przez brak konieczności weryfikacji wysokości wpłat dokonywanych do budżetu państwa w stosunku do wartości j.t. w dniu wpłaty.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

II. Część szczegółowa

1. Zmiana w odnośniku nr 1 do ustawy polega na jego uaktualnieniu i odesłaniu do dyrektywy siarkowej (1999/32/WE), do której następnie wprowadzane były zmiany kolejnymi aktami prawa UE (tj. dyrektywą 2005/35/WE, dyrektywą 2012/33/UE).
2. Zmiana art. 1 pkt 1 ustawy polega na dodaniu lit. d, w treści której wymienia się Międzynarodową konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisaną w Londynie dnia 5 października 2001 r.

   Zmiana ta nie jest związana z wdrażaniem dyrektywy 2012/33/UE, lecz jest potrzebna, z uwagi na konieczność dostosowania polskiego prawa do aktualnego stanu przepisów międzynarodowych.

   Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, oprócz przepisów międzynarodowych wymienionych w art. 1 ustawy, należy stosować przepisy Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134 poz. 851), zwanej dalej „Konwencją AFS", której Polska jest stroną (Konwencja AFS nie była dotychczas wymieniona w ustawie; weszła w życie z dniem 17 września 2008 r.).

3. Zmiana art. 5 i art. 6 polega na analogicznym uzupełnieniu wykazu konwencji, których przepisy wykorzystuje się do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanemu z uprawianiem żeglugi o Konwencję AFS.

4. Zmiana art. 9 pkt 1 i 2 polega na dodaniu wymogu prowadzenia na statku zapisów dotyczących operacji każdorazowego przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane. Zgodnie z przepisami dyrektywy państwa członkowskie wymagają, aby czas każdego przejścia na zasilanie na paliwo inne niż obecnie używane był zarejestrowany w dzienniku okrętowym.
5. Zmiana art. 13c dotyczy wprowadzenia definicji metod redukcji emisji oraz przepisów określających warunki stosowania paliw żeglugowych podczas korzystania z tych metod.

   Zgodnie z dyrektywą 2012/33/UE powinno się ułatwiać dostęp do metod redukcji emisji. Dzięki tym metodom stopień redukcji emisji powinien być co najmniej równorzędny z wynikami osiąganymi dzięki zastosowaniu paliw niskosiarkowych lub wyższy, pod warunkiem że metody te nie mają poważnego niekorzystnego wpływu na środowisko oraz że zostały opracowane zgodnie z odpowiednimi

mechanizmami zatwierdzania i kontroli. Znane już metody alternatywne, takie jak stosowanie pokładowych systemów oczyszczania gazów spalinowych, mieszaniny paliwa i skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub stosowanie biopaliw, powinny zostać uznane w Unii Europejskiej. Ważne jest propagowanie testowania i opracowywania nowych metod redukcji emisji, aby m.in. ograniczyć zmianę rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy.

W art. 13c ust. 2 określono, że stosowanie metod redukcji emisji będzie dopuszczalne jako alternatywa dla stosowania paliwa żeglugowego spełniającego wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. Oznacza to, że w przypadku wydania rozporządzenia z art. 13f ust. 4 zawierającego dodatkowe kryteria, na statkach niestosujących metod redukcji emisji będzie istniał obowiązek spełniania zarówno wymagań wynikających z rozporządzenia wydanego na podstawie art. 13f ust. 3, jak i spełniania dodatkowych kryteriów wynikających z rozporządzenia wydanego na podstawie art. 13f ust. 4.

6. Zmiana art. 13d, dotyczącego przeprowadzania testów metod redukcji emisji, polega na określeniu sposobu i warunków udzielania pozwoleń, w trybie decyzji administracyjnej, na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji siarki oraz zatwierdzania metod redukcji emisji siarki. W art. 13d ust. 6 zostały określone warunki, jakie powinien spełniać armator, składając wniosek o wydanie pozwolenia na testowanie metod redukcji emisji. W kolejnym art. 13d ust. 8 określono zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek armatora o wydanie pozwolenia na testowanie metod redukcji emisji, a w art. 13d ust. 10 określono zakres informacji, jakie powinno zawierać pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji udzielane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. W art. 13d ust. 11 wskazano, że określając w pozwoleniu na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji termin ich przeprowadzenia, uwzględnia się termin wskazany we wniosku o wydanie pozwolenia, z tym że termin rozpoczęcia testów nie może przypadać wcześniej niż po upływie 7 miesięcy od dnia udzielenia pozwolenia. Art. 13d ust. 12 i 13 stanowią podstawę prawną dla dyrektora urzędu morskiego do odmowy udzielenia pozwolenia lub cofania pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, w przypadkach gdy armator nie spełnił lub przestał spełniać warunki do jego udzielenia. W art. 13d ust. 15 określono obowiązek przekazywania

dyrektorowi urzędu morskiego wyników zakończonych testów metod redukcji emisji w terminie 5 miesięcy od ich zakończenia. Art. 13d ust. 16 stanowi o udostępnianiu przez dyrektora urzędu morskiego opinii publicznej wyników testów metod redukcji emisji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu. W art. 13d ust. 17 i 18 określono podmioty oraz warunki prawne zatwierdzania metod redukcji.

Obecnie polska administracja morska nie prowadzi żadnych testów instalacji nowych technologii ograniczających emisję siarki, w związku z czym nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych w tym zakresie.

7. Zmiana art. 13e polega na udostępnieniu w BIP na stronie urzędu morskiego listy dostawców paliw żeglugowych i informowania dyrektorów urzędów morskich przez dostawców paliw o zmianach w zakresie danych (dotyczących m.in. danych kontaktowych, tj. nazwy dostawców, ich adresów, numerów telefonów rodzaju dostarczanych przez nich paliw oraz zakresu działalności).

8. Zmiany w art. 13f, polegające na dodaniu ust. 2a i 2b, stanowią o systemie powiadamiania, w przypadku gdy armator nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim. Armator statku, zgodnie z tymi przepisami, ma powiadomić administrację państwa, pod którego banderą pływa, oraz właściwe władze portu przeznaczenia. Natomiast dyrektor urzędu morskiego, na którego obszarze właściwości terytorialnej znajduje się port, w którym nie można było nabyć tego paliwa, powiadamia ministra właściwego ds. gospodarki morskiej, który następnie przekazuje informację o tym fakcie do Komisji Europejskiej, o czym stanowi proponowany art. 13j nowelizowanej ustawy.

9. W art. 13f ust. 3 rozszerza się delegację ustawową do wydania rozporządzenia w zakresie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych o sposób oznaczania siarki w tych paliwach.

10. Zmiana w art. 13g polega na dodaniu ust. 2a–2c stanowiących o działaniach, które ma podjąć dyrektor urzędu morskiego w przypadku, gdy kontrola wykaże, że kapitan statku nie ma możliwości zakupu paliwa. Dyrektor urzędu morskiego będzie miał obowiązek sprawdzić, czy armator statku podjął wszelkie starania, aby zapewnić zgodność paliwa z wymaganiami dotyczącymi zawartości siarki w paliwie żeglugowym na danym obszarze morskim. Podstawę do kontroli na statku,

prowadzonej przez dyrektora urzędu morskiego, stanowi art. 35 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.). Odnośnie do ust. 2c dotyczącego obowiązku nakładanego na dyrektora urzędu morskiego, aby w przypadkach, o których mowa powyżej, uwzględniał ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu i nie opóźniał zbytnio jego postoju w porcie, należy wyjaśnić, że ust. 2c stanowi transpozycję art. 4a ust. 5b dyrektywy 2012/33/UE, z którego wynika, że „statek nie może być zmuszany do zbytniego opóźniania podróży w celu doprowadzenia do zgodności z przepisami". Jednakże należy zaznaczyć, że na podstawie przepisów określonych w art. 43 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim „jeśli stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, biorąc pod uwagę stopień stworzonego zagrożenia, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć".

11. Dodany art. 13j określa sposób i terminy przekazywania informacji przez dyrektora urzędu morskiego do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a następnie do Komisji Europejskiej, otrzymywanych w związku z rozpoczęciem i zakończeniem testów metod redukcji emisji oraz przypadków, gdy kapitan statku nie może nabyć odpowiedniego paliwa żeglugowego.

12. W art. 38 dodaje się ust. 2, w którym wskazano, że wysokość kar pieniężnych ustala się z uwzględnieniem korzyści finansowych płynących z tytułu naruszenia lub powtarzalności naruszeń, a w ust. 3 wprowadza się wyjątek od stosowania kar, w przypadku, gdy wykazany zostanie brak możliwości nabycia paliwa zawierającego dopuszczalną na danym obszarze zawartość siarki.

13. W art. 2 i art. 3 dodaje się przepisy przejściowe, z których wynika, że do ustalenia wysokości kar pieniężnych określonych w art. 36–37a ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, za naruszenia popełnione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, a dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13f

ust. 3 zmienianej ustawy, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

14. W załączniku do ustawy określa się stawki opłat za przeprowadzanie inspekcji i wydawanie certyfikatów. Zmiany uwzględniają przede wszystkim zmianę jednostek obliczania opłat za przeprowadzanie inspekcji i wystawianie lub potwierdzanie międzynarodowych świadectw z jednostek taryfowych (j.t.) na złoty polski (PLN). Ponadto, w związku z wejściem w życie od dnia 1 stycznia 2013 r. zmiany w Załączniku VI do konwencji MARPOL w zakresie wprowadzenia nowego „Międzynarodowego certyfikatu efektywności energetycznej" konieczne stało się określenie sposobu wyliczania wysokości opłat za jego wydanie i przeprowadzenie inspekcji wstępnej na statku, koniecznej do jego wydania. Świadectwo to jest wydawane od dnia 1 stycznia 2013 r.

    Zgodnie z obecnie obowiązującą ustawą, opłaty za wydawanie tych świadectw stanowić będą dochody budżetu państwa, o ile będą przeprowadzane przez organy inspekcyjne, tj. dyrektorów urzędów morskich. W przypadku gdy zadania te zostaną powierzone uznanej instytucji klasyfikacyjnej, instytucja ta pobierać będzie opłaty w wysokości ustalonej w ustawie i przekazywać 10% na rzecz budżetu państwa. Rozwiązanie takie jest zgodne z dyrektywą 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych norm i standardów dla przeprowadzania inspekcji i instytucji klasyfikacyjnych oraz odpowiednich działań administracji morskich.

    Powierzenie zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej pozwoli ograniczyć koszty administracji morskiej i tym samym nie wpłynie negatywnie na wydatki budżetu państwa. Rozwiązanie to zostało wprowadzone ustawą o bezpieczeństwie morskim oraz wydanym na jej podstawie rozporządzeniem o inspekcjach wraz z wzorem umowy, obowiązującym przy upoważnianiu instytucji klasyfikacyjnych. Umowa będzie mogła być zawarta przez administrację morską z instytucjami uznanymi przez Komisję Europejską. W podobny sposób funkcjonują inspekcje w innych państwach na świecie.

    Odnośnie do analizy wpływu zmiany w zakresie jednostek obliczania opłat za przeprowadzanie inspekcji i wystawianie lub potwierdzanie międzynarodowych świadectw na toczące się postępowania, nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych w tym zakresie. Opłaty za przeprowadzanie czynności

administracyjnych są zróżnicowane w zależności od daty ich uiszczania i nie wymagają ponownego przeliczania po wykonaniu tych czynności. W związku z powyższym proponowane zmiany nie będą miały dodatkowego wpływu na zróżnicowanie wysokości opłat wynikających z załącznika do ustawy.

Wszystkie opłaty dokonywane przed wejściem w życie zmian do załącznika do ustawy będą akceptowane przez urzędy morskie. Nie będzie to miało wpływu na rozpoczęte a niezakończone postępowanie inspekcyjne czy też kwalifikacyjne. Po wejściu w życie proponowanych zmian stawki opłat za dane czynności administracyjne będą jednakowe dla wszystkich osób dokonujących takie opłaty.

Ponieważ regulacje proponowane w projekcie ustawy mają wpływ na wykonywanie działalności gospodarczej w sektorze transportu morskiego, termin wejścia w życie ustawy, zgodnie z przepisami uchwały nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednolicenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205), powinien być wyznaczony na dzień 1 stycznia albo 1 czerwca. Odstąpiono jednak od zastosowania tych zaleceń, ponieważ termin wskazany w projekcie ustawy, tj. 14 dni od daty ogłoszenia, wynika z potrzeby jak najszybszej transpozycji dyrektywy 2012/33/WE, w której wskazano graniczną datę 18 czerwca 2014 r.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Podczas prac nad projektem ustawy do b. Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie wpłynęły żadne zgłoszenia dotyczące zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt ustawy będzie oddziaływać na działalność i obowiązki:

1) dostawców paliw żeglugowych,
2) armatorów,
3) kapitanów statków podnoszących polską banderę, jak również statków obcych bander znajdujących się na polskich obszarach morskich,
4) dyrektorów urzędów morskich,
5) podmioty gospodarcze korzystające z przewozów drogą morską.

2. Zakres konsultacji społecznych

Przedmiotowa regulacja została przesłana do konsultacji do następujących podmiotów:

1) Polskiego Rejestru Statków S.A.,
2) Urzędu Morskiego w Gdyni,
3) Urzędu Morskiego w Słupsku,
4) Urzędu Morskiego w Szczecinie,
5) Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
6) organizacji społecznych, związków zawodowych oraz firm branży morskiej, takich jak:
   – Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
   – Krajowa Sekcja Morska Marynarzy Zawodowych i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
   – Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
   – Polski Związek Żeglarski,
   – Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
   – Związek Armatorów Polskich,
   – Polska Żegluga Bałtycka,
   – Polska Żegluga Morska,
   – Polskie Linie Oceaniczne,
   – Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
   – Zarząd Morskiego Portu Szczecin – Świnoujście S.A.,
   – Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
   – Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,

– Krajowa Izba Gospodarcza,
– LOTOS Petrobaltic S.A.,
– Ship-Service S.A. Grupa Orlen,
– Petrocargo/OW Bunker Sp. z o.o.,
– Oktan Energy&V/L Service sp. z o.o.,
– Związek Pracodawców Polskich.

W ramach uzgodnień i konsultacji wpłynęły uwagi od Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A., Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., Firmy LOTOS Petrobaltic S.A., Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, Firmy Ship-Service S.A. Grupa Orlen oraz Polskiego Rejestru Statków S.A. Część uwag dotyczyła kwestii zmiany redakcyjnej niektórych przepisów, a pozostała część uwag dotyczyła kwestii związanych z ewentualną pomocą państwa dla armatorów i zabezpieczenia interesów polskich przedsiębiorstw mając na uwadze konkurencyjność polskiego transportu. Zwracano uwagę na konieczność podjęcia przedsięwzięć inwestycyjnych w portach zmierzających do rozbudowania lądowych systemów zasilania, z których będą mogły korzystać statki stosujące rozwiązania alternatywne w stosunku do redukcji emisji.

Większość zgłoszonych uwag została uwzględniona.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt ustawy został udostępniony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej b. Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przewiduje się, że projekt ustawy nie spowoduje wydatków z budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, przy czym dokładne oszacowanie skutków dla sektora finansów publicznych nie jest możliwe.

a) zadania administracji morskiej

Nowe zadania dla dyrektorów urzędów morskich przewidziane w projektowanych przepisach zostaną zrealizowane w ramach środków pozostających w dyspozycji właściwych podmiotów i nie będą stanowić podstawy do ubiegania się o dodatkowe

środki z budżetu państwa na ww. cele. Projektowane regulacje nie wpłyną na zmniejszenie dochodów budżetu państwa, zaplanowanych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2014.

b) przychody budżetu z tytułu działalności w zakresie transportu morskiego

Nowe regulacje dotyczące zawartości siarki w paliwie żeglugowym będą mieć nieznaczny wpływ na finanse publiczne, z uwagi na niewielki udział sektora w generowaniu przychodów podatkowych.

Zgodnie z art. 8 ust. 5 i 6 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki opłaty za czynności przeprowadzone przez dyrektorów urzędów morskich stanowią w całości dochód budżetu państwa, natomiast w przypadku powierzenia realizacji tych zadań upoważnionej instytucji klasyfikacyjnych – 10% tej opłaty zasila budżet państwa. W związku z tym, że w załączniku do projektu ustawy dodaje się jedno dodatkowe świadectwo (międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej), wpływy do budżetu z tego tytułu nieznacznie wzrosną. W 2013 r. do budżetu państwa wpłynęło (wg raportów upoważnionych instytucji klasyfikacyjnych oraz informacji przekazanych przez urzędy morskie) ok. 4000 zł. Należy się spodziewać, że w kolejnych latach wpływy te będą coraz niższe, ponieważ certyfikat ten wystawiany jest jednorazowo, na cały okres funkcjonowania statku.

Wysokość wpływów do budżetu za inspekcje oraz świadectwa wydane na podstawie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (10%) w 2013 r. wyniosła ogółem ok. 23 000 zł[1)].

Regulacja może spowodować nieznaczne, krótkookresowe ograniczenie wpływu do budżetu, z tytułu ceł, w wyniku efektów międzygałęziowych (przeniesienie ładunków z morza na połączenia lądowe). W takim przypadku ładunki spoza Unii Europejskiej mogą zostać oclone w obcych portach, a tym samym wpływy z tego tytułu zasilą budżety innych państw. W 2011 r. wpływy budżetowe z tytułu ceł ogółem wyniosły łącznie 1 923,8 mln zł, z czego 43,3% pochodziło z izb celnych Gdyni (745,8 mln zł)

[1)] Dane nadesłane przez PRS, DNV i GL, pozostałe uznane instytucje klasyfikacyjne nie sprawują nadzoru nad statkami konwencyjnymi, tj. >400 GT, podlegającymi konwencji MARPOL podnoszącymi polską banderę.

i Szczecina (87,1 mln zł)[2)]. Mając na uwadze, że duża część clonych ładunków w imporcie obsługiwana jest w portach morskich (potencjalnie ruch taki realizowany jest także w portach lotniczych), można założyć, że nieznaczne zmniejszenie wpływów budżetowych z tytułu opłat ceł może nastąpić jedynie w krótkim okresie przejściowym, tj. do zakończenia modernizacji lub wymiany floty.

Należy mieć na uwadze, że wpływy z tytułu ceł nie są bezpośrednio związane z wielkością importu drogą morską. Decyzja o tym, gdzie dokonać odprawy celnej zależy od importera ładunku. Możliwe jest w takim przypadku zastosowanie procedury tranzytu zewnętrznego, pozwalającego na przemieszczanie z jednego do drugiego miejsca znajdującego się na obszarze celnym Unii Europejskiej towarów niewspólnotowych, niepodlegających w tym czasie należnościom celnym przywozowym i innym opłatom ani środkom polityki handlowej [3)]. Państwa członkowskie zatrzymują jedynie 25% wpływu z ceł, zaś 75% stanowi dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej[4)].

c) kwestia ewentualnej pomocy publicznej

Ewentualna pomoc ze strony państwa, mająca na celu zmniejszenie skutków gospodarczych nowych regulacji, może dotyczyć zastosowania na statkach nowych technologii (metody redukcji emisji), umożliwiających spełnienie wymagań dyrektywy 2012/33/UE.

Poniżej przeanalizowano, jaka część floty polskich armatorów będzie podatna na nowe rozwiązania i jakie będą się z tym wiązały koszty.

Ewentualne inwestycje w rozwiązania ograniczające emisje tlenków siarki ze statków (takie jak zastosowanie skruberów lub silników o napędzie LNG) można rozważać w przypadku statków, które całość bądź chociaż większość czasu spędzają w obszarach SECA. Można założyć, że tylko w takim przypadku inwestycje będą opłacalne[5)]. Istotny

---

[2)] *Kompendium Statystyczne Służby Celnej 2007-2011. Departament Służby Celnej* (http://www.mf.gov.pl/documents/764034/1395231/kompendiumSC2011.pdf

[3)] Zgodnie z art. 91 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. U. L 302 z 19.10.1992, s. 1, z późn. zm.)

[4)] Zgodnie z art. 2 ust. 3 decyzji Rady z dnia 7 czerwca 2007 r. nr 2007/436/WE w sprawie systemu zasobów własnych Wspólnot Europejskich (Dz. U. Nr L 163 z 23.06.2007).

[5)] Actia Forum na zlecenie b. Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej „Analiza wpływu na konkurencyjność sektora transport morskiego oraz oszacowanie skutków dla transportu morskiego oraz skutków związanych z ewentualna pomocą państwa na zmniejszenie kosztów wprowadzenia nowych wymogów określonych w projekcie zmiany ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz projekcie rozporządzenia w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, wdrażających Dyrektywę 2012/33/UE.", Gdynia, listopad 2013 r.

z punktu widzenia horyzontu czasowego, w jakim można się spodziewać ewentualnych inwestycji, jest wiek statku. Długość cyklu życia jednostek dla statków pasażerskich wynosi około 35–40 lat, a dla statków towarowych 25–30 lat. Tylko dla najmłodszych jednostek można rozważyć ewentualne inwestycje. Jeśli chodzi zaś o starsze statki, ewentualne inwestycje mogą mieć miejsce w przypadku wymiany tych jednostek na nowe.

Obecnie flota polskich armatorów, która pływa w strefie SECA, to w większości jednostki ponaddwudziestoletnie. Instalacja skruberów lub przebudowa instalacji paliwowych w celu zastosowania napędu LNG może okazać się nieopłacalna dla tych jednostek. Jednakże można rozważać również sytuację, że w ciągu paru najbliższych lat kilka najstarszych jednostek (jednostki, które mają powyżej 30 lat) zostanie zastąpionych nowymi, i wówczas armatorzy będą mogli zastanowić się nad zastosowaniem tego typu rozwiązań technologicznych w nowo budowanych statkach.

Zakłada się, że do 2020 r. 5 statków operujących wyłącznie w obszarze SECA zostanie wyłączonych z eksploatacji i zastąpionych nowymi (statki zbudowane w roku 1981 i wcześniej), z kolei do 2030 r. zostaną zezłomowane kolejne jednostki.

Przyjmując wyżej wymienione założenia szacuje się, że do 2020 r. maksymalne koszty, jakie mogą ponieść armatorzy w wyniku inwestycji w nowe technologie, mogą wynieść do 37,5 mln euro w przypadku zastosowania skruberów i do 85,5 mln euro w przypadku zastosowania LNG. Dodatkowo w latach 2020–2030, kiedy kolejne promy będą wymieniane na nowe, koszty te szacowane są na 10,4–14,4 mln euro (skrubery) i 16,5–23,4 mln euro (LNG).

W kontekście ewentualnej pomocy ze strony państwa, należy zwrócić uwagę, że większość statków polskich armatorów pływa pod obcymi banderami. Kwestia ta jest istotna dla zdefiniowania warunków przydzielania ewentualnej pomocy ze strony Państwa. Taki warunek na gruncie państwa polskiego wyklucza obecnie możliwość uzyskania jakiejkolwiek pomocy w przypadku aktualnie używanych statków polskich armatorów oraz nowych statków, które rejestrowane byłyby pod obcymi banderami.

4. Wpływ aktu normatywnego na rynek pracy

W skali kraju zatrudnienie firm związanych z transportem morskim stanowi 4,32%, natomiast w skali regionu jest to aż 55,9%. Co ważne, udział ten istotnie wzrósł od 2009 r., kiedy to branża transportowa przeżywała istotne spowolnienie spowodowane ograniczeniem popytu na jej usługi. Zgodnie z danymi GUS w 2012 r. w sektorze

transportu morskiego zatrudnionych było ok. 27 000 tys. osób.

Wydaje się, że sektor transportu morskiego najmniej odczuł tego typu problemy i mimo ogólnogospodarczych kłopotów zdołał zwiększyć zatrudnienie. Tym samym, zmiany w poziomie popytu rynkowego nie oddziałują w sposób liniowy na zachowanie się rynku pracy w branży, dlatego też przenoszenie szacunkowych wyliczeń dotyczących ograniczenia popytu (wynikającego ze wzrostu cen) na poziom aktywności gospodarczej i zatrudnienia jest podejściem zbyt uproszczonym[6)].

Trzonem sektora transportu morskiego są przedsiębiorcy żeglugowi, będący bezpośrednim adresatem nowych regulacji. Statki zarządzane przez przedsiębiorców żeglugowych będą musiały zostać dostosowane do wymogów dyrektywy. Zmiana paliwa lub zastosowanie odpowiednich metod redukcji emisji będzie stanowić dodatkowy koszt w ich działaniu, co będzie miało wpływ na ich sytuację ekonomiczną. W zależności od potencjału rozwojowego oraz aktualnej sytuacji rynkowej, w jakiej funkcjonują przedsiębiorstwa żeglugowe, przyszły wzrost kosztów będą mogły one zaabsorbować, zwiększając ceny usług. Z uwagi na niską rentowność działalności transportowej (dla 2011 roku było to 0,1%) absorbcja wyższych kosztów wydaje się nierealna, dlatego też nieunikniony będzie wzrost cen lub w skrajnym przypadku zawieszenie działalności. Tym samym, w krótkiej perspektywie spodziewać się można spadku popytu na usługi przewozowe, a jednocześnie ograniczenia podaży usług.

Pośrednio wzrost cen paliw żeglugowych może się przyczynić do konieczności zawieszenia niektórych połączeń żeglugowych, a przez to do utraty miejsc pracy. Z drugiej strony, wymogi związane z nową regulacją wymuszać będą istotne zmiany strukturalne w sektorze transportu morskiego. W efekcie tego nastąpić będzie musiała istotna modernizacja floty operującej w strefie SECA, co zaktywizować powinno całą branżę morską. Wskazać tutaj można na duże doświadczenie polskich stoczni (np. Stocznia Remontowa) w budowie jednostek napędzanych LNG dla kontrahentów norweskich. W związku z potrzebą modernizacji istniejących i budowy nowych statków może więc nastąpić wzrost zatrudnienia w przemyśle stoczniowym.

Pozytywny wpływ na wzrost miejsc pracy będzie też mieć planowane utworzenie stacji bunkrowania LNG jako paliwa do napędu statków. Procedowany obecnie projekt

[6)] Źródło: jak w przypisie 2.

„Programu rozwoju portów morskich do roku 2020" przewiduje potrzebę rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym przede wszystkim LNG.

5. Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Regulacja może doprowadzić do wzrostu kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw działających w obszarze transportu morskiego, co może przełożyć się na wyższe ceny usług przewozowych i zmniejszenie wielkości popytu rynkowego na tę formę obsługi strumienia handlu zagranicznego Polski.

Biorąc pod uwagę badania sektora, można przyjąć, że transport morski może w pierwszym okresie utracić od 10% do 40% ładunków, głównie na rzecz innych gałęzi transportu. Tym samym, koncentrując uwagę na sektorze transportu morskiego oraz regionach portowych, można mówić o podobnej redukcji w odniesieniu do aktywności gospodarczej regionu.

Pomimo to, za uzasadnione uznać można twierdzenie, że taka sytuacja wystąpi jedynie w perspektywie krótkookresowej (ok. 5 lat). W perspektywie średnio- i długookresowej, po dokonaniu modernizacji i/lub wymiany floty pływającej w obszarach kontroli emisji siarki (SECA) przewidywane jest utrzymanie dotychczasowej tendencji wzrostowej.

Największego wzrostu kosztów można się spodziewać w przypadku jednostek operujących wyłącznie w regionie SECA. W przeważającej części dotyczy to żeglugi promowej, na liniach wewnątrzbałtyckich (np. pomiędzy Polską a Szwecją). Uwzględniając szacunkowy wzrost kosztów paliwowych w całkowitych kosztach związanych z eksploatacją i utrzymaniem statków, można wskazać, że w wyniku zastąpienia paliwa żeglugowego IFO paliwami destylacyjnymi w regionie SECA łączne koszty operacyjne dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych mogą być wyższe o 4,1% w przypadku scenariusza niskiego i 7,5% w przypadku scenariusza wysokiego. Poziom wzrostu dla poszczególnych przedsiębiorstw będzie różny. Największy wzrost kosztów operacyjnych spodziewany jest w przypadku floty Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, która eksploatuje wyłącznie promy na Bałtyku. Z szacunków wynika, że różnica w kosztach w zależności od scenariusza cen paliw może kształtować się na poziomie od 14% do 26,7%. Wzrost kosztów operacyjnych na poziomie 9%–16,9% jest możliwy w przypadku floty armatora Euroafrica. W przypadku innych operatorów, których flota w przeważającej części spędza większość czasu poza SECA, koszty operacyjne

w przypadku stosowania paliw destylacyjnych zamiast paliwa ciężkiego mogą być większe jedynie o kilka procent.

Wprowadzenie ostrzejszych wymogów w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym najprawdopodobniej wiązać się będzie ze zmianą struktury podaży i popytu na poszczególne rodzaje paliw. Zwiększone zapotrzebowanie na paliwa niskosiarkowe, które co do zasady są paliwami droższymi od paliw o dużej zawartości siarki, spowoduje podwyższenie kosztów związanych z uprawianiem żeglugi, co oznaczać będzie wzrost kosztów transportu morskiego. Alternatywnym rozwiązaniem do stosowania paliw niskosiarkowych będzie doposażenie statków w instalacje odsiarczające spaliny, co za sprawą wydatków inwestycyjnych również spowoduje podwyższenie kosztu związanego z uprawianiem żeglugi. Istnieje prawdopodobieństwo, że w związku z podwyższeniem kosztów transportu morskiego nastąpi obniżenie konkurencyjności niektórych jego segmentów, przede wszystkim względem transportu drogą lądową.

Przedsiębiorstwa z sektora transportu morskiego zmuszone zostaną do restrukturyzacji i zmiany swoich strategii, co wyzwolić powinno pozytywne impulsy rozwojowe. Firmy poszukiwać będą musiały nowych sposobów podniesienia poziomu swojej konkurencyjności, związanych głównie z jakością i kompleksowością usług (wpisanie się w logistyczne łańcuchy dostaw). Zwiększenie wartości dodanej kreowanej przez przedsiębiorstwa umożliwi bowiem absorbcję istotnej części dodatkowych kosztów wynikających z wdrożenia dyrektywy.

Wprowadzenie nowych regulacji spowoduje istotne zmiany technologiczne w transporcie morskim, a także jego zapleczu portowym, dlatego też będą one czynnikiem generującym innowacyjne podejście do rozwoju transportu. Obszarami szczególnie ważnymi z punktu widzenia zmian technologicznych we flocie morskiej będą:

- przemysł stoczniowy: przebudowa statków niezbędna do instalowania urządzeń redukujących emisje (skrubery), przebudowa statków w celu zastosowania dodatkowych układów zasilania (LNG, metanol, inne); budowa nowych jednostek pływających wyposażonych w „czysty" napęd,
- przemysł urządzeń okrętowych: produkcja silników wykorzystujących alternatywne paliwa; produkcja elementów instalacji dla silników już pracujących,

- usługi kontrolne: audyt oraz certyfikacja metod redukcji emisji, usługi badania/monitoringu emisji,
- usługi portowe: dostawa paliw alternatywnych (stacje bunkrowe: LNG, metanol),
- przemysł rafineryjny: rozbudowa potencjału produkcyjnego dla paliw żeglugowych niskosiarkowych (MGO).

Spadek popytu na usługi sektora transportu morskiego związany będzie (przy stałej wielkości potrzeb przewozowych) z rozwojem alternatywnych połączeń transportowych (lądowych). Tym samym, spodziewać się należy raczej zmian w strukturze przedsiębiorstw (gałęziowej i przestrzennej) niż zmian w ich liczbie.

Podsumowując, nie ma jednoznacznych przesłanek wskazujących na istotne ograniczenie aktywności gospodarczej wynikające z wdrożenia postanowień dyrektywy 2012/33/UE. Tego typu zjawisko może zaistnieć w krótkim okresie (po wdrożeniu) w rejonach nadmorskich, jednakże w dłuższej perspektywie skutek ten powinien zanikać w ramach nowej zrównoważonej struktury sektora transportu.

Można się spodziewać, że większość polskich armatorów w celu dostosowania się do nowych przepisów będzie wykorzystywać paliwa destylacyjne (niskosiarkowe), przynajmniej w początkowym okresie obowiązywania przepisów. W większości statki polskich armatorów spędzają dość niewielką część czasu w roku w obszarach SECA, z założenia więc takie statki nie będą podatne na zastosowanie skruberów bądź napędu LNG, gdyż raczej nie będzie to opłacalne. Ewentualne inwestycje można rozpatrywać praktycznie wyłącznie w odniesieniu do niewielkiej liczby statków, które są eksploatowane wyłącznie bądź przez większość czasu w roku w obszarach SECA.

6. Wpływ aktu normatywnego na sytuację i rozwój regionalny

Podstawowym skutkiem dla aktywności gospodarczej w wymiarze regionalnym będzie najprawdopodobniej ograniczenie działań sektora transportu morskiego, co będzie mieć charakter krótkookresowy i regionalny. Jednocześnie na poziomie regionu spodziewać się można wzrostu aktywności w obszarach związanych z przemysłem stoczniowym oraz paliwowym (rafinerie, LNG). Z drugiej strony, przejęcie części ładunków przez połączenia lądowe będzie aktywizować gospodarkę w wymiarze krajowym. Konieczność rozwoju czystych technologii może również być czynnikiem dynamizującym działalność innowacyjną. Społecznym skutkiem wdrożenia dyrektywy w wymiarze krajowym będzie więc raczej zmiana struktury rynku pracy (branżowa

i przestrzenna) niż jego ograniczenie. Jednym z podstawowych celów regulacji ma być poprawa jakości życia mieszkańców kraju, w szczególności regionów portowych.

Szczególnie silne, negatywne oddziaływanie emisji siarki następuje w obszarach o wzmożonym ruchu żeglugowym, w których znajdują się duże skupiska ludzkie (miasta i regiony portowe). Taka sytuacja przesądziła o wyznaczeniu obszarów SECA właśnie na obszarze Morza Północnego i Bałtyckiego, a także u wybrzeży Stanów Zjednoczonych i Kanady.

7. Wpływ aktu normatywnego na zdrowie i środowisko

Projekt ustawy zawiera regulacje z zakresu ochrony środowiska. Emisje pochodzące ze statków, powstające w wyniku spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki, przyczyniają się do zanieczyszczania powietrza dwutlenkiem siarki i cząstkami stałymi, które są szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i środowiska oraz przyczyniają się do powstawania kwaśnych opadów. Zgodnie z oceną zawartą w uzasadnieniu do projektu dyrektywy, bez środków określonych w dyrektywie i w niniejszym projekcie ustawy emisje pochodzące ze statków wkrótce stałyby się większe niż emisje ze wszystkich źródeł lądowych. Zanieczyszczenie powietrza powodowane przez cumujące statki jest głównym problemem wielu miast portowych przy podejmowaniu przez nie działań zmierzających do osiągnięcia unijnych dopuszczalnych poziomów jakości powietrza.

Zasadniczym celem regulacji jest ograniczenie emisji tlenków siarki, które w znaczących ilościach powstają podczas spalania paliw kopalnych, takich jak: węgiel kamienny, brunatny, torf czy ropa naftowa. Powstałe w ten sposób związki następnie przedostają się do atmosfery. Oddziaływanie tlenków siarki na otoczenie może być podzielone na dwa główne obszary – tlenki siarki w formie gazowej oraz tzw. kwaśne opady.

Dwutlenek siarki (SO_2) jest bezbarwnym gazem o ostrym, gryzącym i duszącym zapachu, silnie drażniącym drogi oddechowe. W określonych stężeniach jest on trujący dla ludzi i zwierząt oraz szkodliwy dla roślin. Dwutlenek siarki jest absorbowany w górnych odcinkach dróg oddechowych, a następnie dostaje się do krwioobiegu. Przy normalnym stężeniu atmosferycznym SO_2 wynoszącym poniżej 10 ppb (*parts per billion* – cząsteczek na miliard cząsteczek rozpuszczalnika), przekroczenie poziomu 20 ppb może powodować bóle w klatce piersiowej, problemy z oddychaniem, podrażnienie oczu oraz obniżoną odporność na choroby płuc. Może być przyczyną

przewlekłego zapalenia oskrzeli czy też zaostrzenia chorób układu krążenia. Osiągnięcie poziomu wynoszącego około 300 ppb prowadzi do zjawiska smogu (tzw. smogu czarnego lub londyńskiego). Przekroczenie poziomu 500 ppb może skutkować śmiercią.

Inną formą negatywnego oddziaływania SO_2 jest powstawanie kwaśnych opadów. Wprowadzone do atmosfery tlenki siarki pod wpływem pary wodnej zawartej w powietrzu, mgły czy deszczu tworzą kwasy ($SO_2 + H_2O \rightarrow H_2SO_3$), które przy odpowiednich warunkach atmosferycznych opadają na ziemię jako kwaśny deszcz, śnieg, deszcz ze śniegiem czy mgła. Opady te mają negatywny wpływ zarówno na człowieka, przyrodę, jak i na dobra trwałe. Kwaśne deszcze są przyczyną licznych schorzeń i chorób układu oddechowego (m.in. napadów astmy, trudności w oddychaniu) oraz układu krążenia wynikających z wdychania aerozoli kwasu siarkowego (H_2SO_4). Kwaśne opady powodują również zakwaszenie wód w zbiornikach wodnych, co niekorzystnie wpływa na florę i faunę. Niszczą one rośliny, uszkadzając ich korzenie i uniemożliwiając prawidłowy wzrost. Osłabiają odporność drzew na szkodniki i choroby, co jest przyczyną masowego usychania lasów. Kwaśne deszcze działają niekorzystnie na budowle wykonane z wapienia i na zaprawę murarską. Wynikiem oddziaływania jest niszczenie budowli na skutek rozpuszczania węglanu wapnia będącego czynnikiem wiążącym mury.

Wskazane wyżej negatywne skutki emisji tlenków siarki do atmosfery mają również swój wymiar ekonomiczny. Można bowiem mówić o kosztach, jakie ponosi system społeczno-ekonomiczny w efekcie nadmiernych emisji. Patrząc na ten element z punktu widzenia kosztów chorób (*cost of illness*), określić można podstawowe ich nośniki:

1) koszty bezpośrednie, określające ilość zużytych zasobów i ich kosztów związanych bezpośrednio z daną chorobą, a w szczególności:
   a) koszty medyczne (m.in. leki, konsultacje lekarskie, badania diagnostyczne, koszty szpitalne, opieka pielęgniarska),
   b) koszty niemedyczne (np. koszty transportu),
2) koszty pośrednie, rozumiane głównie jako koszty utraconej produktywności zarówno w sektorze świadczeń zdrowotnych, jak i poza nim (np. straty wynikające z nieobecności w pracy, przedwczesnej emerytury, renty czy umieralności).

Zgodnie z prowadzonymi w skali europejskiej badaniami, w 2000 r. żegluga morska była odpowiedzialna za tworzenie negatywnych efektów zewnętrznych które następnie były przyczyną 7,2% kosztów chorób (*health-related externalities*) w skali UE (tj. 58 mld euro). Warto dodać, że całkowite koszty chorób w UE spowodowane zanieczyszczeniem powietrza oszacowano na 803 mld euro. Utrzymanie dotychczasowego stanu oznaczać będzie dalszy ich wzrost do 64 mld euro, co w efekcie przełoży się na 11,9% udziału w 2020 r. Można również wskazać na ok. 49,5 tys. przedwczesnych zgonów spowodowanych emisjami do atmosfery generowanymi przez statki morskie w 2000 r., a także na wzrost tej liczby do 53,2 tys. osób w 2020 r. (łączna liczba przedwczesnych zgonów spowodowana zanieczyszczeniami powietrza oszacowana została na odpowiednio 680 tys. osób dla 2000 r. oraz 450 tys. osób dla 2020 r.).

W przypadku oddziaływań na środowisko naturalne wskazać można na koszty związane ze stratami w produkcji rolnej, leśnej i rybnej, koszty uzupełniania drzewostanu czy zarybiania, czy też koszty rekompensat i rekultywacji terenów. W przypadku negatywnego oddziaływania kwaśnych opadów na budynki i budowle jako podstawowe kategorie występować będą koszty remontów i napraw elewacji czy też koszty związane z utratą wartości nieruchomości wskutek ich degradacji technicznej.

Bazując jednak na strukturze bałtyckiego rynku portowego, w którym Polska posiada 7,2% udziału, można wskazać, że korzyści środowiskowe wynikające z implementacji dyrektywy powinny wynieść w Polsce od 196,6 do 397,4 mln euro w 2020 r[7)]. Wynik ten rozumieć należy jako oszczędności uzyskane w sektorze ochrony zdrowia (mniejsza liczba chorych) oraz zmniejszenie innych wydatków na przeciwdziałanie, ochronę czy też rekompensaty wynikające z negatywnego oddziaływania związków siarki na otoczenie.

[7)] Źródło: jak w przypisie 5.

TABELA ZGODNOŚCI

1.	**nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy**			
	L 327 **2012/33/UE**			
2.	**tytuł dyrektywy**			
	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych			
3.	**organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy**			
	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju			
4.	**wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy**			
	• **Ustawa z dnia 16 marca 1995 roku o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki (Dz. U. Nr 1244 z 2012 r.)** • **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2010 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 58, poz. 477)** • **Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz.U.2006.169.1200 z późn. zm.)** • **Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 stycznia 2007 r. w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki dla olejów oraz rodzajów instalacji i warunków, w którym będą stosowane ciężkie oleje opałowe (Dz. U. z 2007 r. Nr 4, poz.30)**			
5.	**przepis dyrektywy**	**przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)**	**organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy**	**ocena stanu transpozycji**

	Art. 1 **ust. 1**	§ 1 ust. 3 oraz §2 ust. 2 projektu rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym Art. 2 ust. 1 pkt. 4b i pkt. 9 projektu ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	ust. 2 a	§ 3 ust. 1 i 2 projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym	Minister Gospodarki	**Pełna transpozycja**
	ust. 2b	Art. 13c ust. 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministrem Gospodarki	**Pełna transpozycja**
	ust.2c	Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki dla olejów oraz rodzajów instalacji i warunków, w którym będą stosowane ciężkie oleje opałowe	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	ust. 3	§ 1 ust. 4 oraz § 2 ust. 3 projektu rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym	Minister Gospodarki	**Pełna transpozycja**
	ust. 4	§ 3 ust. 2 projektu rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym	Minister Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministrem Gospodarki	**Pełna transpozycja**
	ust. 5	–	Minister Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministrem Gospodarki	**Pełna transpozycja**
	ust. 6a	§ 1 ust. 2 oraz § 2. 1 projektu rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym	-	**Nie wymaga transpozycji**
	ust. 6b	§ 1 ust. 1 projektu rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym	Minister Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministrem Gospodarki	**Pełna transpozycja**
	ust. 6c		Minister Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministrem Gospodarki	**Pełna transpozycja**
	ust. 6d (w zakresie: pkt. 4	-	-	**nie wymaga transpozycji**

	Pkt. 5	Art. 9 ust. 2 projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Pkt. 5a	Art. 13f ust. 2b projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Pkt 5b	Art. 13g ust. 2a - 2c oraz Art. 13j projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Pkt. 6a	Art. 13e ust. 6 projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Pkt 6b	Art. 13g ust. 2 pkt. 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Pkt 6c	Art. 36 c ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Pkt 6d	Art. 13f ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Pkt 7 **ust. 7** (w zakresie: art. 4b art. 4c) **ust. 8** (w zakresie: art. 4d i 4e	§ 3. 1 projektu rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym § 4 projektu rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym Art. 13c projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki Art. 13d projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministrem Gospodarki Minister Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministrem Gospodarki Minister Infrastruktury i Rozwoju Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja** **Pełna transpozycja** **Pełna transpozycja** **Pełna transpozycja**

	Art. 4f)	-	-	**nie wymaga transpozycji (zapis fakultatywny)**
	ust. 9	Art. 13g ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	ust. 10	Art. 13g ust. 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w związku z art. 29 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw,	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	ust. 11	-	-	**nie wymaga transpozycji**
	ust. 12	-	-	**nie wymaga transpozycji**
	ust. 13	-	-	**nie wymaga transpozycji**
	ust. 14	Art. 38 projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz art. 36a ust. 10, art. 36c, art. 37 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Art. 2	-	-	**nie wymaga transpozycji**
	Art. 3	-	-	**nie wymaga transpozycji**
	Art. 4	-	-	**nie wymaga transpozycji**
	Załącznik 1	Art. 13c ust.4 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**
	Załącznik 2	Art. 13c ust.5 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	Minister Infrastruktury i Rozwoju	**Pełna transpozycja**

TYTUŁ PROJEKTU:	Projekt ustawy o zmianie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH [1]:	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ [2]

Jedn. red.	**Treść przepisu UE [3]**	**Konieczność wdrożenia** T / N	**Jedn. red. (*)**	**Treść przepisu/ów projektu (*)**	**Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)**
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).					
Art. 1	Niniejszą dyrektywą wprowadza się zmiany w dyrektywie 1999/32/WE w zakresie następujących przepisów: 1) art. 1 ust. 2 lit. h) otrzymuje brzmienie: „h) bez uszczerbku dla art. 3a, paliw stosowanych na pokładach statków stosujących metody redukcji emisji zgodnie z art. 4c i 4e.”;	T		Stosowanie paliw określonych w art. 3a będzie uwzględnione w projekcie rozporządzenia MIR w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym	
	2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany: a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. *ciężki olej opałowy* oznacza*:* — każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, wchodzące w zakres kodów CN 2710 19 51 do 2710 19	N		Definicje paliw wymienione w art. 2 dyrektywy zostały określone w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz.U.2006.169.1200 z późn. zm.)	

	68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, lub — każde ropopochodne paliwo ciekłe, inne niż olej napędowy określony w pkt 2 i 3, które, z powodu ograniczeń jego destylacji, zalicza się do kategorii ciężkich olejów opałowych przeznaczonych do użycia jako paliwo, gdzie mniej niż 65 % objętości (włączając straty) destyluje w temperaturze 250 °C metodą ASTM D86. Jeśli destylacja nie może być ustalona metodą ASTM D86, produkt rafineryjny jest również zaliczany do kategorii ciężkich olejów opałowych 2. *olej napędowy* oznacza*:* — każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, wchodzące w zakres kodów CN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 lub 2710 20 19, lub — każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, którego mniej niż 65 % objętości (włączając straty) destyluje w temperaturze 250 °C i którego co najmniej 85 % objętości (włączając straty) destyluje w temperaturze 350 °C, przy użyciu metody ASTM D86. Oleje napędowe do silników wysokoprężnych, zdefiniowane w art. 2 pkt 2 dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (*), są wyłączone z niniejszej definicji. Paliwa używane w maszynach niebędących pojazdami drogowymi oraz ciągnikach rolniczych są również wyłączone z niniejszej definicji; b) pkt 3a i 3b otrzymują brzmienie: „3a. olej żeglugowy typu diesel oznacza każde paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klasy DMB w tabeli I ISO 8217 z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki; 3b. olej napędowy żeglugowy oznacza każde paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klas DMX, DMA i DMZ w	T		Definicje paliw żeglugowych wymienione w art.2 pkt 3a i 3b dyrektywy będą zastosowane w projekcie rozporządzenia MIiR w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca	

	tabeli I ISO 8217 z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki;”; **c) pkt 3m otrzymuje brzmienie:** **„3m. metoda redukcji emisji oznacza każdy element instalacji, materiał lub każde urządzenie montowane na statku lub inną procedurę, alternatywne paliwo lub metodę zgodności, stosowane jako alternatywa dla niskosiarkowych paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w niniejszej dyrektywie, które można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować;”;**			1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany: art. 13c - 13d otrzymują brzmienie: 6) „Art. 13c. 1. Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL oraz w ust. 2, zabrania się na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa żeglugowego niespełniającego wymagań lub dodatkowych kryteriów jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. 2. Na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania paliwa żeglugowego spełniającego wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4, stosowanie metod redukcji emisji. 3. Przez metodę redukcji emisji rozumie się element instalacji, materiał, urządzenie instalowane na statku, procedurę, alternatywne paliwo lub inną metodę, zapewniające osiągnięcie redukcji emisji dwutlenku siarki, którą można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować. Minimalne kryteria, które powinny	

				spełniać metody redukcji emisji, są określone w załączniku II do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17). 4. Na statkach, na których stosuje się metodę redukcji emisji, należy uzyskiwać w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równoważną wartości emisji dwutlenku siarki, którą uzyskiwano by stosując paliwo żeglugowe spełniające wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. Równoważne wartości emisji dwutlenku siarki określa załącznik I do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG. 5. Na statkach cumujących w portach dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania metod redukcji emisji, stosowanie rozwiązania polegającego na korzystaniu z lądowych systemów zasilania, o ile są one dostępne w danym porcie. Art. 13d. 1. Przeprowadzenie na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich testów nowych metod redukcji emisji wymaga uzyskania pozwolenia. 2. Pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji udziela, na wniosek armatora, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy	

				dla obszaru, w którym jest planowane przeprowadzenie testów metod redukcji emisji. 3. W przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczy obszaru wykraczającego poza obszar właściwości dyrektora urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek, wydanie pozwolenia wymaga uzgodnienia z dyrektorem urzędu morskiego właściwym dla obszaru, w którym również jest planowane przeprowadzenie testów metod redukcji emisji. 4. W przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczy obszarów znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi, dyrektor urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek, informuje armatora o konieczności uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie tych testów także od właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej, na których obszarach morskich armator również planuje przeprowadzenie testów. Dyrektor urzędu morskiego informuje właściwe organy tych państw o otrzymaniu takiego wniosku. 5. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji wydaje się na okres nie dłuższy niż 18 miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 11. 6. Warunkiem udzielenia pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji jest: 1) złożenie przez armatora oświadczenia, że przez cały okres przeprowadzania testów:	

				a) wszystkie statki, na których będą przeprowadzane testy, będą miały zainstalowane urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, zabezpieczone przed otwarciem, zakłóceniem ich pracy i zmianą zapisanych na nich danych, oraz że urządzenia te będą stosowane przez cały okres przeprowadzania testów, b) odpady, które powstaną podczas przeprowadzania testów, będą zagospodarowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361, z późn. zm[·]), c) będzie dokonywana ocena wpływu testów na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek; 2) przedstawienie przez armatora dokumentacji potwierdzającej, że możliwe jest osiągnięcie równoważnej wartości emisji dwutlenku siarki, o której mowa w art. 13c ust. 4. 7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. 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 zeznań. 8. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie	

				testów metod redukcji emisji powinien zawierać: 1) dane armatora: a) w przypadku osoby fizycznej – imię i nazwisko, adres zamieszkania, nr telefonu, e-mail, b) w przypadku osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej – nazwę i adres siedziby głównej, nr telefonu, e-mail; 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym: a) nazwa, b) nr IMO, c) port macierzysty, d) bandera; 3) opis metody redukcji emisji, która będzie poddana testom; 4) termin i miejsce przeprowadzania testów metod redukcji emisji. 9. Do wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dołącza się oświadczenia i dokumentację, o których mowa w ust. 6. 10. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji określa: 1) nazwę i adres siedziby armatora albo jego imię i nazwisko oraz adres zamieszkania, a także numer telefonu i e-mail; 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane	

				testy metod redukcji emisji, w tym: a) nazwa, b) nr IMO, c) port macierzysty, d) bandera; 3) metodę redukcji emisji, która będzie poddana testom; 4) termin i miejsce przeprowadzania testów metod redukcji emisji. 11. Określając w pozwoleniu na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji termin ich przeprowadzania uwzględnia się termin wskazany we wniosku o wydanie pozwolenia, z tym że termin rozpoczęcia testów nie może przypadać wcześniej niż po upływie 7 miesięcy od dnia udzielenia pozwolenia. 12. Dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, udzielenia pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji w przypadku, gdy armator nie spełnił warunków do jego udzielenia. 13. Dyrektor urzędu morskiego cofa, w drodze decyzji, pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji w przypadku, gdy: 1) na statku, na którym przeprowadzane są testy, nie są zainstalowane lub nie są stosowane urządzenia, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a, lub 2) odpady, które powstają podczas przeprowadzania testów, nie są zagospodarowywane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych	

				urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków lub 3) nie jest dokonywana ocena wpływu przeprowadzanych testów na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek. 14. Podczas przeprowadzania testów metod redukcji emisji może być stosowane paliwo żeglugowe niespełniające wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust 3 i ust. 4. 15. Armator, nie później niż po upływie 5 miesięcy od zakończenia testów metod redukcji emisji, przekazuje ich wyniki dyrektorowi urzędu morskiego, który udzielił pozwolenia na ich przeprowadzenie. 16. Dyrektor urzędu morskiego udostępnia wyniki testów metod redukcji emisji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu. 17. Zatwierdzenia metod redukcji emisji objętych przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) dokonują notyfikowane jednostki certyfikujące, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.). 18. Metody redukcji emisji nieobjęte przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim, mogą być stosowane pod warunkiem, że zostały zatwierdzone zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi metod redukcji emisji oraz	

				z uwzględnieniem: 1) wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) dotyczących metod redukcji emisji; 2) wyników przeprowadzonych testów metod redukcji emisji; 3) wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji dwutlenku siarki, a także wpływu na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek; 4) możliwości monitorowania i weryfikacji metod redukcji emisji. 19. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, informacje o wytycznych opracowanych przez IMO dotyczących metod redukcji emisji, mając na uwadze upowszechnianie zasad dotyczących ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.”	
	3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano ciężkich olejów opałowych, w których zawartość siarki przekracza 1 % na jednostkę masy. 2. Do dnia 31 grudnia 2015 r., z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe organy, ust. 1 nie ma zastosowania do ciężkich olejów opałowych stosowanych: a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń	T		Art. 3 ust. 1 i 2 dyrektywy będzie wdrożony w projekcie rozporządzenia MG w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki dla olejów oraz rodzajów instalacji i warunków, w którym będą stosowane ciężkie oleje opałowe, wydanym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2006 r. Nr 169 poz. 1200 z późn. zm.)	

	do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania (*), które podlegają art. 4 ust. 1 lub 2 lub art. 4 ust. 3 lit. a) tej dyrektywy i które odpowiadają wartościom dopuszczalnym emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów, określonym w tej dyrektywie; b) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE, które podlegają art. 4 ust. 3 lit. b) i art. 4 ust. 6 tej dyrektywy i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza 1 700 mg/Nm 3 przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym; c) w obiektach energetycznego spalania, które nie są objęte zakresem lit. a) lub b) i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza 1 700 mg/Nm 3 przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym; d) w obiektach spalania w rafineriach, jeżeli średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki – uśredniona dla wszystkich obiektów energetycznego spalania danej rafinerii, niezależnie od rodzaju wykorzystanego paliwa lub mieszanki paliw, lecz z wyłączeniem obiektów objętych zakresem lit. a) i b), turbin gazowych i silników gazowych – nie przekracza 1 700 mg/Nm 3 przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym. 3. Od dnia 1 stycznia 2016 r., z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe organy, ust. 1 nie ma zastosowania do ciężkich olejów opałowych stosowanych: a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem rozdziału III dyrektywy 2010/75/UE Parlamentu Europejskiego i Rady (**), które				

	odpowiadają wartościom dopuszczalnym emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów spalania, określonym w załączniku V do tej dyrektywy lub, jeżeli wartości dopuszczalne emisji nie mają zastosowania zgodnie z tą dyrektywą, których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza 1 700 mg/Nm 3 przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym; b) w obiektach energetycznego spalania, które nie są objęte zakresem lit. a) i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza 1 700 mg/Nm 3 przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym; c) w obiektach spalania w rafineriach, jeżeli średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki – uśredniona dla wszystkich obiektów energetycznego spalania danej rafinerii, niezależnie od rodzaju wykorzystanego paliwa lub mieszanki paliw, lecz z wyłączeniem obiektów objętych zakresem lit. a), turbin gazowych i silników gazowych – nie przekracza 1 700 mg/Nm 3 przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby żaden obiekt energetycznego spalania, w którym stosuje się ciężkie oleje opałowe o zawartości siarki większej niż określona w ust. 1, nie był eksploatowany bez zezwolenia wydanego przez właściwy organ, który ustala wartości dopuszczalne emisji. b) skreśla się ust. 3;				
	4) dodaje się artykuł w brzmieniu: *„Artykuł 3a* **Maksymalna zawartość siarki w paliwie żeglugowym** Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich	T		Zawartość siarki określona w art. 3a dyrektywy w **paliwach żeglugowych będzie określona w projekcie rozporządzenia MIR w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym** (na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z	

	terytorium nie stosowano paliw żeglugowych, w których zawartość siarki przekracza 3,50 % na jednostkę masy, z wyjątkiem paliw przeznaczonych do statków stosujących metody redukcji emisji, zgodnie z art. 4c, działające w systemach zamkniętych.”;			dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244)	
	5) w art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano olejów napędowych, w których zawartość siarki przekracza 0,10 % na jednostkę masy.”;	T		Zawartość siarki w **paliwach żeglugowych będzie określona w projekcie rozporządzenia MIR w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym** (na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244)	
	6) w art. 4a wprowadza się następujące zmiany: a) tytuł otrzymuje brzmienie: „Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń państw członkowskich, w tym w Obszarach Kontroli Emisji SOx oraz na statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portów Unii”; b) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SOx, nie stosowano paliw żeglugowych, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza: a) 1,00 % na jednostkę masy do dnia 31 grudnia 2014 r.; b) 0,10 % na jednostkę masy od dnia 1 stycznia 2015 r. Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków,	T		Zawartość siarki w **paliwach żeglugowych będzie określona w projekcie rozporządzenia MIR w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym** (na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244)	

	które rozpoczęły swój rejs poza Unią. Komisja bierze pod uwagę wszelkie przyszłe zmiany wymogów przewidzianych w Załączniku VI do konwencji MARPOL, mające zastosowanie w obrębie Obszarów Kontroli Emisji SOx oraz, w stosownych przypadkach, bez zbędnej zwłoki składa niezbędne wnioski w celu dokonania odpowiedniej zmiany niniejszej dyrektywy.”; c) dodaje się ustęp w brzmieniu: „1a. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń nie stosowano paliw żeglugowych, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza: a) 3,50 % na jednostkę masy od dnia 18 czerwca 2014 r.; b) 0,50 % na jednostkę masy od dnia 1 stycznia 2020 r. Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Unią, bez uszczerbku dla ust. 1 i 4 niniejszego artykułu i art. 4b.”; d) ust. 4, 5, 6 i 7 otrzymują brzmienie: „4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby w statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portu Unii na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, niebędących częścią Obszarów Kontroli Emisji SOx, nie stosowano paliw żeglugowych, w których zawartość siarki przekracza 1,50 % na jednostkę masy do dnia 1 stycznia 2020 r. Państwa członkowskie są odpowiedzialne za egzekwowanie tego wymogu przynajmniej w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą				

	oraz statków pływających pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach. **5. Państwa członkowskie wymagają prawidłowego prowadzenia dzienników okrętowych, z uwzględnieniem operacji wymiany paliwa.** 5a. Państwa członkowskie dążą do zapewnienia dostępności paliw żeglugowych zgodnych z niniejszą dyrektywą oraz informują Komisję o dostępności tych paliw żeglugowych w ich portach i terminalach.			**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany: 5) w art. 9 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1) statek przed rozpoczęciem żeglugi, w czasie żeglugi lub innej działalności morskiej oraz po zakończeniu żeglugi odpowiadał wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, potwierdzonym odpowiednimi świadectwami, oraz posiadał plan zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza; 2) prowadzono na bieżąco wymagane zapisy o postępowaniu z olejami, zapisy ładunkowe, zapisy o postępowaniu z odpadami oraz zapisy dotyczące każdorazowego przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane”;	
	5b. Jeżeli państwo członkowskie ustali, że na danym statku nie przestrzega się określonych w niniejszej dyrektywie norm dotyczących paliwa żeglugowego, właściwy organ tego państwa członkowskiego ma prawo zażądać od tego statku: a) okazania wykazu działań podjętych w ramach próby osiągnięcia zgodności; oraz b) okazania dowodu na to, że podjęto próbę nabycia zgodnego z niniejszą dyrektywą paliwa żeglugowego zgodnie z planem podróży oraz – jeżeli			**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany: 9) w art. 13g po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2c w brzmieniu: „2a. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego ustali, w wyniku kontroli, że na danym statku nie przestrzega się norm dotyczących zawartości siarki w paliwie	

	paliwo to nie było dostępne w miejscu, w którym to zaplanowano – że podjęto próbę zlokalizowania alternatywnych źródeł takiego paliwa żeglugowego, a także że pomimo podjęcia wszelkich starań w celu zdobycia zgodnego z niniejszą dyrektywą paliwa żeglugowego nabycie takiego paliwa nie było możliwe. Statek nie może być zmuszany do zmiany swojego ustalonego planu podróży ani do zbytniego opóźniania podróży w celu doprowadzenia do zgodności z przepisami. W przypadku gdy statek przekaże informacje, o których mowa w akapicie pierwszym, zainteresowane państwo członkowskie bierze pod uwagę wszystkie stosowne okoliczności i przedstawione dowody w celu określenia odpowiednich działań, które należy podjąć, w tym podjęcia decyzji o niestosowaniu środków kontroli. Jeżeli statek nie może nabyć paliwa żeglugowego zgodnego z niniejszą dyrektywą, powiadamia on o tym państwo, pod banderą którego pływa, oraz właściwe władze portu przeznaczenia. Państwo członkowskie, w którym znajduje się port, powiadamia Komisję o przedstawieniu przez statek dowodów na brak dostępności paliwa żeglugowego zgodnego z niniejszą dyrektywą.			żeglugowym: 1) żąda od kapitana tego statku podjęcia działań mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do określonych norm, o ile jest to możliwe, oraz 2) może zażądać od kapitana tego statku okazania: a) wykazu działań podjętych w celu osiągnięcia zgodności z wymaganiami dotyczącymi zawartości siarki w paliwie żeglugowym na danym obszarze morskim oraz b) dowodu podjęcia próby nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim zgodnie z planem podróży oraz – jeżeli paliwo to nie było dostępne w miejscu, w którym zaplanowano jego nabycie – że podjęto próbę zlokalizowania alternatywnych źródeł takiego paliwa, a także że pomimo podjęcia tych prób, nabycie takiego paliwa nie było możliwe. 2b. Za dowód podjęcia próby nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim uznaje się pisemne oświadczenie dostawcy o braku jego dostępności w danym porcie. 2c. Dyrektor urzędu morskiego przy podejmowaniu działań, o których mowa w ust. 2a, uwzględnia ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu.” Po art.13i dodaje się art. 13j w brzmieniu: „Art.13j.1.Dyrektor urzędu morskiego przekazuje	

				niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej: 1) informację o udzieleniu pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji; 2) wyniki testów metod redukcji emisji; 3) informację o niemożności nabycia przez kapitana statku paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej: 1) informację, o której mowa w ust. 1 pkt 1 – w terminie 6 miesięcy przed rozpoczęciem testów metod redukcji emisji; 2) wyniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia testów metod redukcji emisji; 3) informację, o której mowa w ust. 1 pkt 3 – niezwłocznie po jej otrzymaniu.”	
	6. Zgodnie z prawidłem 18 Załącznika VI do konwencji MARPOL państwa członkowskie: a) prowadzą publicznie dostępny rejestr lokalnych dostawców paliwa żeglugowego; b) zapewniają, aby zawartość siarki we wszystkich paliwach żeglugowych sprzedawanych na ich terytorium była udokumentowana przez dostawcę w kwicie bunkrowym, do którego należy załączyć zalakowaną			**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany: 7) w art. 13e a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. W przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 3, dostawca jest	

	próbkę podpisaną przez przedstawiciela statku przyjmującego; c) podejmują działania wobec dostawców paliwa żeglugowego, co do których stwierdzono, że dostarczone przez nich paliwo jest niezgodne z danymi zawartymi w kwicie bunkrowym; d) zapewniają podjęcie działań zaradczych, mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do przepisów w razie wykrycia paliwa niezgodnego z przepisami. 7. Państwa członkowskie zapewniają, aby oleje żeglugowe typu diesel nie były wprowadzane do obrotu na ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tych olejach przekracza 1,50 % na jednostkę masy."; e) skreśla się ust. 8;			obowiązany poinformować dyrektora urzędu morskiego o tej zmianie, w terminie 30 dni od dnia jej zaistnienia.", b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu: „6. Dyrektorzy urzędów morskich udostępniają w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych obsługujących ich urzędów aktualną listę dostawców działających na obszarze ich właściwości. Lista zawiera nazwy dostawców, adresy ich siedzib, numery telefonów oraz rodzaje dostarczanych przez nich paliw."; Pozostałe przepisy znajdują już odzwierciedlenie w obowiązujących przepisach ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki – art. 13g i 13f oraz 36c.	
	7) art. 4b i 4c otrzymują brzmienie: *„Artykuł 4b* **Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na statkach cumujących w portach Unii** 1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby statki cumujące w portach Unii nie stosowały paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,10 % na jednostkę masy, pozostawiając załodze dostatecznie dużo czasu na dokończenie wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa możliwie najszybciej po przybyciu na miejsce cumowania i możliwie najpóźniej przed odpłynięciem. Państwa członkowskie wymagają, aby czas każdej operacji wymiany paliwa był zarejestrowany w	T		Zawartość siarki w **paliwach żeglugowych będzie określona w projekcie rozporządzenia MIR w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (**Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244))	

	dzienniku okrętowym. 2. Ust. 1 nie stosuje się do statków, które: a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów mają cumować krócej niż dwie godziny; b) podczas cumowania w portach wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z lądu. 3. Państwa członkowskie zapewniają, aby oleje napędowe żeglugowe nie były wprowadzane do obrotu na ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tych olejach przekracza 0,10 % na jednostkę masy. *Artykuł 4c* **Metody redukcji emisji** **1**. Państwa członkowskie zezwalają na stosowanie metod redukcji emisji przez statki pływające pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach, na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych spełniających wymogi art. 4a i 4b, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. 2. Statki stosujące metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 1, uzyskują w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równorzędną redukcji, którą uzyskiwano by dzięki stosowaniu paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w art. 4a i 4b. Równoważne wartości emisji określa się zgodnie z załącznikiem I. 2a. Jako rozwiązanie alternatywne w stosunku do redukcji emisji państwa członkowskie zachęcają statki przebywające w porcie do korzystania z lądowych systemów zasilania. 3. Metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 1, spełniają kryteria określone w instrumentach, o których			**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany: 6) art. 13c - 13d otrzymują brzmienie: „Art. 13c. 1. Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL oraz w ust. 2, zabrania się na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa żeglugowego niespełniającego wymagań lub dodatkowych kryteriów jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. 2. Na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania paliwa żeglugowego spełniającego wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4, stosowanie metod	

	mowa w załączniku II. 4. W przypadku gdy jest to uzasadnione w świetle postępu naukowo-technicznego w dziedzinie alternatywnych metod redukcji emisji oraz aby zapewnić ścisłą zgodność z odnośnymi instrumentami i normami przyjętymi przez IMO, Komisja: a) jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a zmieniających załącznik I i II; b) przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe wymogi dotyczące monitorowania emisji, w stosownych przypadkach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2.”;			redukcji emisji. 3. Przez metodę redukcji emisji rozumie się element instalacji, materiał, urządzenie instalowane na statku, procedurę, alternatywne paliwo lub inną metodę, zapewniające osiągnięcie redukcji emisji dwutlenku siarki, którą można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować. Minimalne kryteria, które powinny spełniać metody redukcji emisji, są określone w załączniku II do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17). 4. Na statkach, na których stosuje się metodę redukcji emisji, należy uzyskiwać w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równoważną wartości emisji dwutlenku siarki, którą uzyskiwanoby stosując paliwo żeglugowe spełniające wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. Równoważne wartości emisji dwutlenku siarki określa załącznik I do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG. 5. Na statkach cumujących w portach dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania metod redukcji emisji, stosowanie rozwiązania polegającego na korzystaniu z lądowych systemów zasilania, o ile są one dostępne w danym porcie. Art. 13d. 1. Przeprowadzenie na statkach o polskiej	

				przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich testów nowych metod redukcji emisji wymaga uzyskania pozwolenia. 2. Pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji udziela, na wniosek armatora, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru, w którym jest planowane przeprowadzenie testów metod redukcji emisji. 3. W przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczy obszaru wykraczającego poza obszar właściwości dyrektora urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek, wydanie pozwolenia wymaga uzgodnienia z dyrektorem urzędu morskiego właściwym dla obszaru, w którym również jest planowane przeprowadzenie testów metod redukcji emisji. 4. W przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczy obszarów znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi, dyrektor urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek, informuje armatora o konieczności uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie tych testów także od właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej, na których obszarach morskich armator również planuje przeprowadzenie testów. Dyrektor urzędu morskiego informuje właściwe organy tych państw o otrzymaniu takiego wniosku. 5. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji wydaje się na okres nie dłuższy niż 18	

				miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 11. 6. Warunkiem udzielenia pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji jest: 1) złożenie przez armatora oświadczenia, że przez cały okres przeprowadzania testów: a) wszystkie statki, na których będą przeprowadzane testy, będą miały zainstalowane urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, zabezpieczone przed otwarciem, zakłóceniem ich pracy i zmianą zapisanych na nich danych, oraz że urządzenia te będą stosowane przez cały okres przeprowadzania testów, b) odpady, które powstaną podczas przeprowadzania testów, będą zagospodarowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361, z późn. zm·), c) będzie dokonywana ocena wpływu testów na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek; 2) przedstawienie przez armatora dokumentacji potwierdzającej, że możliwe jest osiągnięcie równoważnej wartości emisji dwutlenku siarki, o której mowa w art. 13c ust. 4. 7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1,	

				składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. 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 zeznań. 8. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji powinien zawierać: 1) dane armatora: a) w przypadku osoby fizycznej – imię i nazwisko, adres zamieszkania, nr telefonu, e-mail, b) w przypadku osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej – nazwę i adres siedziby głównej, nr telefonu, e-mail; 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym: a) nazwa, b) nr IMO, c) port macierzysty, d) bandera; 3) opis metody redukcji emisji, która będzie poddana testom; 4) termin i miejsce przeprowadzania testów metod redukcji emisji. 9. Do wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dołącza się oświadczenia i dokumentację, o których mowa w	

				ust. 6. 10. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji określa: 1) nazwę i adres siedziby armatora albo jego imię i nazwisko oraz adres zamieszkania, a także numer telefonu i e-mail; 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym: a) nazwa, b) nr IMO, c) port macierzysty, d) bandera; 3) metodę redukcji emisji, która będzie poddana testom; 4) termin i miejsce przeprowadzania testów metod redukcji emisji. 11. Określając w pozwoleniu na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji termin ich przeprowadzania uwzględnia się termin wskazany we wniosku o wydanie pozwolenia, z tym że termin rozpoczęcia testów nie może przypadać wcześniej niż po upływie 7 miesięcy od dnia udzielenia pozwolenia. 12. Dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, udzielenia pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji w przypadku, gdy armator nie spełnił warunków do jego udzielenia. 13. Dyrektor urzędu morskiego cofa, w drodze decyzji, pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji	

				emisji w przypadku, gdy: 1) na statku, na którym przeprowadzane są testy, nie są zainstalowane lub nie są stosowane urządzenia, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a, lub 2) odpady, które powstają podczas przeprowadzania testów, nie są zagospodarowywane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków lub 3) nie jest dokonywana ocena wpływu przeprowadzanych testów na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek. 14. Podczas przeprowadzania testów metod redukcji emisji może być stosowane paliwo żeglugowe niespełniające wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust 3 i ust. 4. 15. Armator, nie później niż po upływie 5 miesięcy od zakończenia testów metod redukcji emisji, przekazuje ich wyniki dyrektorowi urzędu morskiego, który udzielił pozwolenia na ich przeprowadzenie. 16. Dyrektor urzędu morskiego udostępnia wyniki testów metod redukcji emisji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu. 17. Zatwierdzenia metod redukcji emisji objętych przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o	

				wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) dokonują notyfikowane jednostki certyfikujące, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.). 18. Metody redukcji emisji nieobjęte przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim, mogą być stosowane pod warunkiem, że zostały zatwierdzone zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi metod redukcji emisji oraz z uwzględnieniem: 1) wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) dotyczących metod redukcji emisji; 2) wyników przeprowadzonych testów metod redukcji emisji; 3) wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji dwutlenku siarki, a także wpływu na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek; 4) możliwości monitorowania i weryfikacji metod redukcji emisji. 19. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, informacje o wytycznych opracowanych przez IMO dotyczących metod redukcji emisji, mając na uwadze upowszechnianie zasad dotyczących ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.”	
	8) dodaje się artykuły w brzmieniu:	T		**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r.	

	„Artykuł 4d **Zatwierdzenie metod redukcji emisji stosowanych na pokładzie statków pływających pod banderą państwa członkowskiego** 1. Metody redukcji emisji objęte zakresem dyrektywy Rady 96/98/WE (*) zatwierdza się zgodnie z tą dyrektywą. 2. Metody redukcji emisji nieobjęte ust. 1 niniejszego artykułu zatwierdza się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) (**), z uwzględnieniem: a) wytycznych opracowanych przez IMO; b) wyników testów przeprowadzonych na mocy art. 4e; c) wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji, oraz wpływu na ekosystemy w portach osłoniętych, przystaniach i ujściach rzek; oraz d) możliwości monitorowania i weryfikacji. *Artykuł 4e* **Testy nowych metod redukcji emisji** Państwa członkowskie mogą, w razie potrzeby we współpracy z innymi państwami członkowskimi, zezwolić na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach pływających pod ich banderą lub na obszarach morskich w obrębie ich jurysdykcji. Podczas tych testów stosowanie paliw żeglugowych spełniających wymogi art. 4a i 4b nie jest obowiązkowe, jeżeli zostaną spełnione wszystkie poniższe warunki: a) Komisja oraz państwo, w którym znajduje się dany port, zostaną powiadomione na piśmie co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem testów;			o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany: art. 13c - 13d otrzymują brzmienie: „Art. 13c. 1. Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL oraz w ust. 2, zabrania się na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa żeglugowego niespełniającego wymagań lub dodatkowych kryteriów jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. 2. Na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania paliwa żeglugowego spełniającego wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4, stosowanie metod redukcji emisji. 3. Przez metodę redukcji emisji rozumie się element instalacji, materiał, urządzenie instalowane na statku, procedurę, alternatywne paliwo lub inną metodę, zapewniające osiągnięcie redukcji emisji dwutlenku siarki, którą można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować. Minimalne kryteria, które powinny spełniać metody redukcji emisji, są określone w załączniku II do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 24, str. 17).	

	b) pozwolenie na testy będzie obowiązywało nie dłużej niż 18 miesięcy; c) wszystkie statki uczestniczące w testach będą miały zainstalowane zabezpieczone przed manipulacją urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, stosowane przez cały okres trwania testów; d) na wszystkich statkach uczestniczących w testach zostanie osiągnięta redukcja emisji, która będzie co najmniej równorzędna z wynikami, które uzyskano by w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki w paliwach określonych w niniejszej dyrektywie; e) zostanie zapewniony właściwy system gospodarowania odpadami, które powstały w wyniku zastosowania metod redukcji emisji w całym okresie trwania testów; f) przez cały okres trwania testów będzie dokonywana ocena wpływu na środowisko morskie, w szczególności na ekosystemy w portach osłoniętych, przystaniach i ujściach rzek; oraz g) w ciągu sześciu miesięcy od zakończenia testów ich pełne wyniki zostaną przekazane Komisji i udostępnione publicznie.			4. Na statkach, na których stosuje się metodę redukcji emisji, należy uzyskiwać w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równoważną wartości emisji dwutlenku siarki, którą uzyskiwanoby stosując paliwo żeglugowe spełniające wymagania i dodatkowe kryteria jakościowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4. Równoważne wartości emisji dwutlenku siarki określa załącznik I do dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG. 5. Na statkach cumujących w portach dopuszcza się, jako alternatywę dla stosowania metod redukcji emisji, stosowanie rozwiązania polegającego na korzystaniu z lądowych systemów zasilania, o ile są one dostępne w danym porcie. Art.13d. 1. Przeprowadzenie na statkach o polskiej przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich testów nowych metod redukcji emisji wymaga uzyskania pozwolenia. 2. Pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji udziela, na wniosek armatora, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru, w którym jest planowane przeprowadzenie testów metod redukcji emisji. 3. W przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczy obszaru wykraczającego poza obszar właściwości dyrektora urzędu morskiego, do którego	

				został złożony wniosek, wydanie pozwolenia wymaga uzgodnienia z dyrektorem urzędu morskiego właściwym dla obszaru, w którym również jest planowane przeprowadzenie testów metod redukcji emisji. 4. W przypadku gdy wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dotyczy obszarów znajdujących się poza polskimi obszarami morskimi, dyrektor urzędu morskiego, do którego został złożony wniosek, informuje armatora o konieczności uzyskania pozwolenia na przeprowadzenie tych testów także od właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej, na których obszarach morskich armator również planuje przeprowadzenie testów. Dyrektor urzędu morskiego informuje właściwe organy tych państw o otrzymaniu takiego wniosku. 5. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji wydaje się na okres nie dłuższy niż 18 miesięcy, z tym że okres ważności pozwolenia nie obejmuje okresu, o którym mowa w ust. 11. 6. Warunkiem udzielenia pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji jest: 1) złożenie przez armatora oświadczenia, że przez cały okres przeprowadzania testów: a) wszystkie statki, na których będą przeprowadzane testy, będą miały zainstalowane urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, zabezpieczone przed otwarciem, zakłóceniem ich pracy i zmianą zapisanych na nich danych, oraz że urządzenia te będą stosowane przez cały okres przeprowadzania testów,	

				b) odpady, które powstaną podczas przeprowadzania testów, będą zagospodarowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361, z późn. zm.), c) będzie dokonywana ocena wpływu testów na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek; 2) przedstawienie przez armatora dokumentacji potwierdzającej, że możliwe jest osiągnięcie równoważnej wartości emisji dwutlenku siarki, o której mowa w art. 13c ust. 4. 7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. 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 zeznań. 8. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji powinien zawierać: 1) dane armatora: a) w przypadku osoby fizycznej – imię i nazwisko, adres zamieszkania, nr telefonu, e-mail, b) w przypadku osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej – nazwę i adres siedziby	

				głównej, nr telefonu, e-mail; 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym: a) nazwa, b) nr IMO, c) port macierzysty, d) bandera; 3) opis metody redukcji emisji, która będzie poddana testom; 4) termin i miejsce przeprowadzania testów metod redukcji emisji. 9. Do wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji dołącza się oświadczenia i dokumentację, o których mowa w ust. 6. 10. Pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji określa: 1) nazwę i adres siedziby armatora albo jego imię i nazwisko oraz adres zamieszkania, a także numer telefonu i e-mail; 2) dane statku, na którym będą przeprowadzane testy metod redukcji emisji, w tym: a) nazwa, b) nr IMO, c) port macierzysty, d) bandera; 3) metodę redukcji emisji, która będzie poddana testom; 4) termin i miejsce przeprowadzania	

				testów metod redukcji emisji. 11. Określając w pozwoleniu na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji termin ich przeprowadzania uwzględnia się termin wskazany we wniosku o wydanie pozwolenia, z tym że termin rozpoczęcia testów nie może przypadać wcześniej niż po upływie 7 miesięcy od dnia udzielenia pozwolenia. 12. Dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, udzielenia pozwolenia na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji w przypadku, gdy armator nie spełnił warunków do jego udzielenia. 13. Dyrektor urzędu morskiego cofa, w drodze decyzji, pozwolenie na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji w przypadku, gdy: 1) na statku, na którym przeprowadzane są testy, nie są zainstalowane lub nie są stosowane urządzenia, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a, lub 2) odpady, które powstają podczas przeprowadzania testów, nie są zagospodarowywane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków lub 3) nie jest dokonywana ocena wpływu przeprowadzanych testów na środowisko morskie, w tym na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek. 14. Podczas przeprowadzania testów metod redukcji	

				emisji może być stosowane paliwo żeglugowe niespełniające wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust 3 i ust. 4. 15. Armator, nie później niż po upływie 5 miesięcy od zakończenia testów metod redukcji emisji, przekazuje ich wyniki dyrektorowi urzędu morskiego, który udzielił pozwolenia na ich przeprowadzenie. 16. Dyrektor urzędu morskiego udostępnia wyniki testów metod redukcji emisji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu. 17. Zatwierdzenia metod redukcji emisji objętych przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) dokonują notyfikowane jednostki certyfikujące, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.). 18. Metody redukcji emisji nieobjęte przepisami ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim, mogą być stosowane pod warunkiem, że zostały zatwierdzone zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi metod redukcji emisji oraz z uwzględnieniem: 1) wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) dotyczących metod redukcji emisji; 2) wyników przeprowadzonych testów metod redukcji emisji; 3) wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji	

				dwutlenku siarki, a także wpływu na ekosystemy w portach, przystaniach i ujściach rzek; 4) możliwości monitorowania i weryfikacji metod redukcji emisji. 19. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, informacje o wytycznych opracowanych przez IMO dotyczących metod redukcji emisji, mając na uwadze upowszechnianie zasad dotyczących ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.”; 8) w art. 13f dodaje się ust. 2a i ust. 2b w brzmieniu: „2a. Jeżeli kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim, powiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz właściwe władze portu przeznaczenia. 2b. Jeżeli kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na tych obszarach morskich, powiadamia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru, w którym znajduje się statek, administrację państwa, którego banderę podnosi, oraz właściwe władze portu przeznaczenia.”,	
	Artykuł 4f **Środki finansowe** Państwa członkowskie mogą przyjąć środki finansowe na korzyść podmiotów, na które ma wpływ niniejsza dyrektywa, w przypadkach gdy środki takie są zgodne z			Zapis fakultatywny.	

	zasadami pomocy państwa, które obowiązują lub które mają zostać przyjęte w tym zakresie. _____ (*) Dz. U. L 46 z 17.2.1997, s. 25. (**) Dz. U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.”;				
	9) art. 6 otrzymuje brzmienie: „*Artykuł 6* **Pobieranie próbek i analiza** 1. Państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne środki, aby sprawdzić przez pobieranie próbek, że zawartość siarki w stosowanych paliwach jest zgodna z art. 3, 3a, 4, 4a i 4b. Pobieranie próbek rozpoczyna się w dniu wejścia w życie wartości dopuszczalnej dla maksymalnej zawartości siarki w danym paliwie. Przeprowadza się je okresowo z odpowiednią częstotliwością i w odpowiedniej ilości w taki sposób, aby próbki były reprezentatywne dla badanego paliwa oraz, w przypadku paliwa żeglugowego, dla paliwa stosowanego przez statki w danych obszarach morskich i w danych portach. Próbki są poddawane analizie bez zbędnej zwłoki. 1a. Zastosowanie mają następujące metody pobierania próbek, analizy oraz kontroli paliwa żeglugowego: a) kontrola dzienników okrętowych oraz kwitów bunkrowych; oraz, w stosownych przypadkach, następujące metody pobierania próbek i analizy: b) pobieranie próbek paliwa żeglugowego przeznaczonego do spalenia na statku, w trakcie jego dostawy na statek, zgodnie z Wytycznymi w sprawie pobierania próbek paliwa celem określenia zgodności ze zmienionym Załącznikiem VI do konwencji MARPOL, przyjętymi w dniu 17 lipca 2009 r. w drodze rezolucji 182(59) Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego	N		Pobieranie próbek i analiza jest już wdrożone w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w art.13g (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244)	

	(MEPC) IMO, oraz analiza zawartości siarki w tym paliwie; lub c) pobieranie próbek i analiza zawartości siarki w paliwie żeglugowym przeznaczonym do spalenia na statku, znajdującym się w zbiornikach, tam gdzie jest to możliwe do zrealizowania z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia, oraz w zaplombowanych próbkach oleju bunkrowego na pokładzie statku. 1b. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych w odniesieniu do: a) częstotliwości pobierania próbek; b) metod pobierania próbek; c) definicji próbki reprezentatywnej dla badanego paliwa. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2. 2. Metodą odniesienia przyjętą w celu określenia zawartości siarki jest metoda ISO 8754 (2003) lub PrEN ISO 14596 (2007). W celu ustalenia, czy dostarczane i stosowane na pokładach statków paliwo żeglugowe odpowiada wartościom dopuszczalnym siarki zgodnym z wymogami określonymi w art. 3a, 4, 4a i 4b, stosuje się procedurę weryfikacji paliwa określoną w dodatku VI do Załącznika VI do konwencji MARPOL.”;				
	10) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Do dnia 30 czerwca każdego roku na podstawie wyników pobierania próbek, analizy i kontroli przeprowadzonych zgodnie z art. 6 państwa członkowskie dostarczają Komisji sprawozdanie dotyczące przestrzegania norm dotyczących siarki	N		Przepis wdrożony poprzez art. 13 g ust. 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.	

	określonych w niniejszej dyrektywie na rok poprzedni. Na podstawie sprawozdań otrzymanych zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu oraz powiadomień dotyczących braku dostępności paliwa żeglugowego zgodnego z niniejszą dyrektywą, przedstawionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 4a ust. 5b akapit piąty, Komisja w terminie 12 miesięcy od daty, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, sporządza i publikuje sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy. Komisja ocenia potrzebę dalszego zaostrzenia odnośnych przepisów niniejszej dyrektywy oraz złożenia w związku z tym odpowiednich wniosków ustawodawczych."; b) dodaje się ustęp w brzmieniu: „1a. Komisja może przyjąć akty wykonawcze w odniesieniu do informacji, które należy zamieścić w sprawozdaniu, oraz do formatu sprawozdania. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2."; c) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2. Do dnia 31 grudnia 2013 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w stosownym przypadku wraz z wnioskami ustawodawczymi. W sprawozdaniu Komisja zbada potencjał ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, uwzględniając między innymi: roczne sprawozdania składane zgodnie z ust. 1 i 1a; zaobserwowaną jakość powietrza i zakwaszenie; koszty paliw; potencjalny wpływ gospodarczy oraz zaobserwowane zmiany rodzaju transportu; a także postępy w ograniczaniu emisji ze statków. 3. We współpracy z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami Komisja opracuje do dnia 31 grudnia 2012 r. właściwe środki, w tym środki				

	wyszczególnione w dokumencie roboczym służb Komisji z dnia 16 września 2011 r. zatytułowanym »Redukcja emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego i niezbędnik zrównoważonego transportu wodnego«, wspierające przestrzeganie norm środowiskowych określonych w niniejszej dyrektywie, a także minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływanie.”; d) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a w odniesieniu do dostosowania art. 2 pkt 1, 2, 3, 3a, 3b i 4, art. 6 ust. 1a lit. b) i art. 6 ust. 2 do postępu naukowo-technicznego. Dostosowanie takie nie może spowodować jakiejkolwiek bezpośredniej zmiany zakresu niniejszej dyrektywy lub wartości dopuszczalnych siarki w paliwie określonych w niniejszej dyrektywie.”;				
	11) skreśla się art. 8;	N			
	12) art. 9 otrzymuje brzmienie: „*Artykuł 9* **Procedura komitetowa** 1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (*). 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N			

	_____ (*) Dz. U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.”;				
	13) dodaje się artykuł w brzmieniu: *„Artykuł 9a* **Wykonywanie przekazanych uprawnień** 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4c ust. 4 i art. 7 ust. 4, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 17 grudnia 2012 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4c ust. 4 i art. 7 ust. 4, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych. 4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4c ust. 4 i art. 7 ust. 4 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie	N			

	trzech miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o trzy miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;				
	14) art. 11 otrzymuje brzmienie: *„Artykuł 11* **Kary** 1. Państwa członkowskie ustalają kary, które stosuje się w przypadku naruszenia krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą. 2. Ustalone kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające i mogą obejmować grzywny obliczone w taki sposób, aby pozbawiały one osoby odpowiedzialne przynajmniej korzyści gospodarczych płynących z popełnionego przez nie naruszenia oraz aby wysokość tych grzywien stopniowo wzrastała w przypadku powtarzania się naruszeń.”; 15) załącznik do dyrektywy 1999/32/WE zastępuje się załącznikiem do niniejszej dyrektywy.	T		**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany: 11) W art. 38 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu: „2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 36–37a, ustala się z uwzględnieniem zakresu naruszenia, korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia i powtarzalności naruszeń. 3. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36a pkt 10, nie nakłada się w przypadku, gdy przedstawione wykazy i okazane dowody, o których mowa w art. 13g ust. 2a, wykazały że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego zawierającego dopuszczalną zawartości siarki.”. Załącznik dyrektywy stosowany będzie wprost, o czym mowa w art. 13 c ust. 4 i ust. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki	
Art.2	**Transpozycja** 1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 18 czerwca 2014 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają	N			

	odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.PL L 327/10 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 27.11.2012				
Art.3	**Wejście w życie** Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.	N			
Art.4	**Adresaci** Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich	N			

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU[4)]

Jedn. red.	**Treść przepisu projektu krajowego**	**Uzasadnienie wprowadzenia przepisu**
Art. 1	**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany: 2) w art. 1 w pkt 1 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu: „d) Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851), zwanej dalej „Konwencją AFS”;	Zmiana art. 1 pkt 1 ustawy polega na dodaniu lit. d, w treści którego wymienia się Międzynarodową Konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach z 5 października 2001 r. Zmiana ta nie jest związana z wdrażaniem dyrektywy 2012/33/UE, lecz jest konieczna, z uwagi na konieczność dostosowania polskiego prawa do aktualnego stanu przepisów międzynarodowych. Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, oprócz przepisów międzynarodowych wymienionych w art. 1 ustawy, należy stosować przepisy Międzynarodowej Konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, z 5 października 2001 r. (Dz. U. Nr 134 poz. 851 z 2008 r.) zwanej dalej Konwencją AFS, której Polska jest Stroną. Konwencja AFS nie została dotychczas wymieniona w ustawie. Konwencja weszła w życie z dniem 17 września 2008 r.

	3) art. 5 otrzymuje brzmienie: „Art. 5 Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, Konwencji o zatapianiu, Konwencji AFS, a na Morzu Bałtyckim - również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.”. 4) w art. 6 w pkt 4 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu: „5) dla statków objętych Konwencją AFS – w postanowieniach tej Konwencji;”.	Zmiana art. 5 i w art. 6 polega na dodaniu do stosowanych już konwencji, Międzynarodowej Konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach z 5 października 2001 r. Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, oprócz przepisów międzynarodowych wymienionych w art. 1 ustawy, należy stosować przepisy Międzynarodowej Konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, z 5 października 2001 r. (Dz. U. Nr 134 poz. 851 z 2008 r.) zwanej dalej Konwencją AFS, której Polska jest Stroną (. Konwencja AFS nie została dotychczas wymieniona w ustawie. Konwencja weszła w życie z dniem 17 września 2008 r.

[1)] w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

[2)] tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

[3)] w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

[4)] w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

3

Warszawa, 25 sierpnia 2014 r.

[redacted]

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1817.2013/16/mrz

dot.: RM-10-82-14 z 20.08.2014 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki,* wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU
Piotr Serafin

Do wiadomości:

Pani
Elżbieta Bieńkowska
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury i Rozwoju

Projekt

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU[1)]

z dnia

w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania[2)]

Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Na statku o polskiej przynależności, zawartość siarki w paliwie żeglugowym, używanym poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x) określonych w Załączniku VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL", z zastrzeżeniem wyjątków w nim określonych, nie może przekraczać:

1) 3,50% m/m;

2) 0,50% m/m od dnia 1 stycznia 2020 r.

2. Na statku o polskiej przynależności, zawartość siarki w paliwie żeglugowym, używanym w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x) określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, nie może przekraczać:

1) 1,00% m/m do dnia 31 grudnia 2014 r.;

2) 0,10% m/m od dnia 1 stycznia 2015 r.

3. Przepisy ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do paliw żeglugowych używanych na statkach stosujących zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki.

[1)] Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

[2)] Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).

4. Do dnia 1 stycznia 2020 r. zawartość siarki w paliwie żeglugowym, używanym na statkach pasażerskich o polskiej przynależności, wykonujących regularne usługi do lub z portów państw członkowskich Unii Europejskiej, oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń znajdujących się poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x), określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, nie może przekraczać 1,50% m/m.

5. W przypadku stosowania zatwierdzonych metod redukcji emisji dwutlenku siarki nie jest dozwolone używanie paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 3,5% m/m, chyba że stosowane zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki działają w systemach zamkniętych.

§ 2. 1. Zawartość siarki w paliwie żeglugowym, używanym na każdym statku przebywającym w polskich obszarach morskich znajdujących się w całości w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x), określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, nie może przekraczać:

1) 1,00% m/m do dnia 31 grudnia 2014 r;
2) 0,10% m/m od dnia 1 stycznia 2015 r.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do paliw żeglugowych używanych na statkach stosujących zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki.

3. W przypadku stosowania zatwierdzonych metod redukcji emisji dwutlenku siarki nie jest dozwolone używanie paliw o zawartości siarki przekraczającej 3,5% m/m masy, chyba że stosowane zatwierdzone metody redukcji działają w systemach zamkniętych.

§ 3. 1. Zawartość siarki w oleju żeglugowym typu diesel (Marine Diesel Oil – MDO) oznaczającym paliwo żeglugowe, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresach lepkości oraz gęstości zdefiniowanych dla klas DMB w tabeli I ISO 8217 „Produkty naftowe – Paliwa (klasa F) – Specyfikacje paliw okrętowych”, z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki, używanym i wprowadzanym do obrotu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej nie może przekraczać 1,50% m/m.

2. Zawartość siarki w oleju napędowym żeglugowym (Marine Gas Oil – MGO) oznaczającym paliwo żeglugowe, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresach lepkości oraz gęstości zdefiniowanych dla klas DMX, DMA i DMZ w tabeli I ISO 8217„Produkty naftowe – Paliwa (klasa F) – Specyfikacje paliw okrętowych”, z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki, używanym oraz wprowadzanym do obrotu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej nie może przekraczać 0,10% m/m.

§ 4. 1. Na statku o polskiej przynależności, cumującym w porcie państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz na każdym statku cumującym w polskich obszarach morskich, zawartość siarki w używanym paliwie żeglugowym nie może przekraczać 0,10% m/m.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do:

1) statków, które zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów cumują w porcie krócej niż dwie godziny;

2) statków, które podczas cumowania w porcie wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z nabrzeża;

3) statków, które podczas cumowania w porcie stosują dla wszystkich pracujących silników uznane metody redukcji emisji dwutlenku siarki.

§ 5. Do celów kontroli przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, zawartość siarki w dostarczanym paliwie żeglugowym używanym na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich oznacza się w sposób określony w normie PN-EN ISO 8754:2007P – „Ropa naftowa i produkty podobne. Oznaczanie zawartości siarki. Rentgenowska spektrometria fluorescencyjna z dyspersją energii" oraz normie PN-EN ISO 14596:2009 „Przetwory naftowe. Oznaczanie zawartości siarki. Metoda rentgenowskiej spektroskopii fluorescencyjnej z dyspersją fali".

§ 6. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. Nr 58, poz. 477 oraz z 2011 r. Nr 9, poz. 43).

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

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W porozumieniu:

MINISTER GOSPODARKI

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244), zwanej dalej „ustawą", minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki, został zobowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.

Implementacja przepisów zawartych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/33/UE", stanowiących transpozycję na grunt prawa Unii Europejskiej zmian Załącznika VI do Konwencji MARPOL (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101 oraz z 2005 r. Nr 202, poz. 1679) uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), przyjętych w 2008 r. i dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych w obszarach SECA[1)] i poza nimi, wymaga wprowadzenia odpowiednich zapisów/zmian do krajowego porządku prawnego. Zgodnie z dyrektywą 2012/33/UE państwa członkowskie zobowiązane są do wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania niniejszej dyrektywy 2012/33/UE do dnia 18 czerwca 2014 r.

Dotychczasowe wymagania zdefiniowane w konwencji MARPOL oraz w dyrektywie 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 191 z 22.07.2005, str. 59, z późn. zm.) wdrażała do krajowego porządku prawnego ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki (Dz. U. Nr z 2012 r. poz. 1244) oraz wydane na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 9, poz. 43), definiujące precyzyjnie wymagane limity.

[1)] SECA – w Unii Europejskiej dotyczy to obszarów Morza Północnego, Morza Bałtyckiego i Kanału La-Manche.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. Nr 58, poz. 477) zmienionym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 9, poz. 43), zwanym dalej „rozporządzeniem", określone zostały poziomy zawartości siarki w paliwach żeglugowych używanych odpowiednio poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SOx), jak i w granicach tych obszarów.

Wyżej wymienione regulacje wynikały z konieczności implementacji przepisów:

– Załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL",

– dyrektywy 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 191 z 22.07.2005, str. 59, z późn. zm.).

Powyższe akty prawne w różnych zakresach i terminach ustanawiały ograniczenia zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Obecny projekt rozporządzenia obejmuje regulacje maksymalnego dopuszczalnego poziomu zawartości siarki w paliwach żeglugowych wynikające z:

– zmienionego Rezolucją MEPC.176(58) z dnia 10 października 2008 r. Załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL" oraz

– dyrektywy 2012/33/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1, z późn. zm.).

Zmieniony Załącznik VI do konwencji MARPOL wprowadza między innymi bardziej rygorystycznie określone wartości dopuszczalne w odniesieniu do zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym w obszarach SECA (1,00% od dnia 1 lipca 2010 r. oraz 0,10% od dnia 1 stycznia 2015 r.), a także w obszarach morskich poza obszarami SECA (3,50% od dnia 1 stycznia 2012 r. oraz 0,50% od dnia 1 stycznia 2020 r.).

W celu zapewnienia spójności z przepisami prawa międzynarodowego, a także w celu zabezpieczenia odpowiedniego egzekwowania nowych, globalnych norm dotyczących zawartości siarki w Unii Europejskiej, przepisy dyrektywy 1999/32/WE zostały dostosowane do postanowień zmienionego Załącznika VI do Konwencji MARPOL. Aby zapewnić minimalną jakość paliwa stosowanego na statkach w zakresie zgodności paliwa lub technologii, nie powinno być dozwolone stosowanie na terytorium Unii Europejskiej paliwa żeglugowego, którego zawartość siarki przekracza 3,50% m/m, za wyjątkiem paliw używanych na statkach stosujących metody redukcji emisji działające w systemach zamkniętych.

Zgodnie z dyrektywą 2012/33/UE oraz Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL do dnia 31 grudnia 2014 r. zawartość siarki w paliwach statków operujących w obszarach kontroli emisji tlenków siarki (SOx) nie powinna przekraczać 1,0% na jednostkę masy. Natomiast od dnia 1 stycznia 2015 r. limit ten będzie wynosił 0,10% m/m.

Poza obszarami SECA obecnie obowiązuje limit zawartości siarki na poziomie 3,50% m/m, natomiast od dnia 1 stycznia 2020 r. limit ten wyniesie 0,50% m/m. Według Załącznika VI do Konwencji MARPOL istnieje możliwość przesunięcia tej daty na rok 2025. Do roku 2018 Międzynarodowa Organizacja Morska ma powołać specjalną grupę ekspertów, która sprawdzi możliwość wprowadzenia tego limitu w życie, mając na uwadze aktualny popyt i podaż na globalnym rynku paliwowym oraz przyszłe trendy w tym zakresie. Na bazie zgromadzonych informacji strony zadecydują, czy statki będą w stanie dostosować się do przepisów w wymaganym terminie. Jeśli nie będzie to możliwe, limit ten zacznie obowiązywać od dnia 1 stycznia 2025 r.

Ponadto dyrektywa 2012/33/UE wprowadza także inne obostrzenia, które nie są uwzględnione w przepisach IMO. Zalicza się do nich między innymi zapis wprowadzający bardziej rygorystyczne przepisy w stosunku do statków pasażerskich. Do dnia 1 stycznia 2020 r. statki pasażerskie, operujące na regularnych liniach do lub z portu UE na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych państw UE oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, niebędących częścią obszarów SECA, powinny stosować paliwa o zawartości

siarki nie przekraczającej 1,50% m/m. Państwa członkowskie są odpowiedzialne za egzekwowanie tego wymogu przynajmniej w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą oraz statków pływających pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach.

Zgodnie z dyrektywą 2012/33/UE, statki cumujące w portach Unii Europejskiej, nie powinny stosować paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,1% na jednostkę masy (przepis ten obowiązuje od dnia 1 stycznia 2010 r.). Oznacza to, że statki używające ciężkiego oleju napędowego na morzu, cumując w portach Unii Europejskiej, są zobowiązane do dokonywania operacji przejścia na lżejsze paliwa żeglugowe. Wyżej wymienionych wymagań nie stosuje się do statków, które zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów cumują krócej niż dwie godziny lub które podczas cumowania w portach wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z lądu.

Ponadto dyrektywa 2012/33/UE określa dopuszczalne zawartości siarki w olejach żeglugowych typu diesel oraz olejach napędowych żeglugowych, które są wprowadzane do obrotu na terytorium państw członkowskich. Zgodnie z przepisami dyrektywy 2012/33/UE oleje żeglugowe typu diesel (MDO) nie powinny być wprowadzane do obrotu, jeżeli zawartość siarki w tych olejach przekracza 1,5% na jednostkę masy, natomiast zawartość siarki w olejach napędowych żeglugowych (MGO), które są wprowadzane do obrotu nie powinna przekraczać 0,1% na jednostkę masy. Zgodnie z art. 4c dyrektywy 2012/33/UE zakaz ten nie ma zastosowania w odniesieniu do statków stosujących zatwierdzone metody redukcji emisji.

Projektowane rozporządzenie wprowadza ograniczenia zawartości siarki w paliwach żeglugowych w wysokości:

- 3,5% od dnia 1 stycznia 2012 r. i 0,50% od dnia 1 stycznia 2020 r. – dla polskich statków poruszających się poza obszarami SECA**,**
- 1,0% do dnia 31 grudnia 2014 r. i 0,10% od dnia 1 stycznia 2015 r. – dla polskich statków poruszających się w obszarach SECA oraz dla wszystkich statków przebywających w polskich obszarach morskich.

Wymagania te mają zastosowanie do wszystkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków które rozpoczęły swój rejs poza Unią Europejską.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nie ma konieczności zamieszczania w rozporządzeniu przepisów przejściowych. Regulacje w nim zawarte wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Daty

wejścia w życie nowych wymogów dotyczących paliw określone są w projekcie rozporządzenia.

Na etapie prac nad zmianą Załącznika VI do Konwencji MARPOL oraz zmianą przepisów dyrektywy 1999/32/WE propozycje zmian były konsultowane z całym środowiskiem żeglugowym (armatorzy, dostawcy paliw, porty, administracja morska itp.) w ramach krajowych sekcji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO oraz na konferencjach i spotkaniach roboczych. W związku z tym, że sektor żeglugowy był powiadomiony o nowych wymaganiach znacznie wcześniej, dodatkowy czas na dostosowanie nie jest konieczny.

Projekt rozporządzenia nie zawiera norm technicznych podlegających procedurze notyfikacji, 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. Nr 239, poz. 2039, z późń. zm.).

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Stosownie do art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, z chwilą udostępnienia projektu rozporządzenia w Biuletynie Informacji Publicznej, żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia. Organizacje o charakterze lobbingowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (bip.msw.gov.pl), nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Cel regulacji

Projekt rozporządzenia ma na celu wdrożenie do krajowego porządku prawnego wymagań określonych w prawie międzynarodowym przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, zwaną dalej „dyrektywą 2012/33/UE".

2. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Regulacja oddziałuje na: armatorów statków podnoszących polską banderę oraz przebywających na polskich obszarach morskich, dostawców paliw oraz zarządy portów morskich, a także na podmioty gospodarcze, funkcjonujące w szeroko rozumianym obszarze transportu morskiego, jak również na administrację morską.

3. Konsultacje i wyniki przeprowadzonych konsultacji

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom z:

– urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku,

– instytucjami: Polskim Rejestrem Statków, Krajową Izbą Gospodarki Morskiej,

– organizacjami pracodawców: Polską Żeglugą Morską, Polskim Koncernem Naftowym ORLEN S.A., H. Cegielski – Poznań S.A., Ship – Service S.A. Grupa Orlen, Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.,

– związkami zawodowymi: Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Oficerów i Marynarzy(ZZOiM), Federacją Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych OPZZ, Związkiem Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich, Związkiem Armatorów Polskich, Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", Polskim Związkiem Pracodawców.

Podczas konsultacji z podmiotami gospodarczymi funkcjonującymi w obszarze transportu morskiego, jak również z administracją morską, do projektu rozporządzenia zostały zgłoszone uwagi i komentarze, które miały charakter redakcyjny, a niektóre wymagały zmian oraz uszczegółowienia zaproponowanych przepisów. Uwagi i komentarze wpłynęły od Krajowej Izby Gospodarki Morskiej (KIGM), Związku Armatorów Morskich, Przedsiębiorstwa H. Cegielski – Poznań S.A., Zarządu Morskiego Portu Gdynia, Przedsiębiorstwa Lotos Petrobaltic S.A., Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy oraz Polskiego Rejestru

Statków (PRS). Większość uwag miała charakter ogólny, w których wyrażano obawy, iż nowe regulacje spowodują istotne podwyższenie kosztów transportu morskiego na Bałtyku oraz, że skutki nowych regulacji w największym stopniu dotkną porty polskie i duńskie. Sugerowano, że zasady obowiązujące od 2015 r. spowodują istotny spadek udziału polskich portów w rynku kontenerowym na rzecz transportu lądowego bezpośrednio z/do portów Morza Północnego. Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy negatywnie ocenił projekt rozporządzenia uważając, że obligatoryjne wprowadzenie na statkach podnoszących polską banderę obowiązku stosowania paliwa o niższej zawartości siarki (0,1%), spowoduje dalszy odpływ statków spod polskiej bandery spowodowany m.in.: obniżeniem konkurencyjności polskiej floty, wynikający ze znacznego zwiększenia kosztów paliwa lub kosztów związanych z modernizacją jednostek obniżającymi zawartość siarki w spalinach. Zdaniem ZZOiM wprowadzenie tych przepisów może skutkować również dalszym spadkiem zatrudnienia na statkach oraz w portach morskich, ponieważ wzrost cen paliw może spowodować zawieszenie połączeń żeglugowych z polskimi portami.

Polski Rejestr Statków, odnosząc się do problematyki wejścia nowych wymagań zwrócił uwagę, że w odniesieniu do statków bandery polskiej poza granicami stref SECA, wymienionych w § 1 ust. 1 projektu rozporządzenia, statków bandery polskiej zarówno towarowych, jak i pasażerskich w granicach stref SECA wymienionych w § 1 ust. 4 oraz statków bandery polskiej w portach państw członkowskich UE, znajdujących się w Rejestrze PRS i podlegającym przepisom Załącznika VI do Konwencji MARPOL, wymienionych w § 4 ust. 1 projektu rozporządzenia – sprawuje nadzór konwencyjny, sprawdzając przystosowanie i wdrożenie statków do wymogów MARPOL/UE, a następnie dokonuje odpowiedniej certyfikacji w ramach udzielonego przez Polską Administrację Morską upoważnienia.

Spełnienie nowych wymagań będących przedmiotem w/w projektu rozporządzenia znajduje obecnie odzwierciedlenie w nowych międzynarodowych świadectwach o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki lub dla statków nie-konwencyjnych w zaświadczeniu zgodności o spełnianiu wymagań technicznych w zakresie ochrony środowiska morskiego, zgodnie z prawidłem 5.2 Załącznika VI do Konwencji MARPOL.

Podczas uzgodnień międzyresortowych do projektu rozporządzenia zostały zgłoszone uwagi przez: Ministerstwo Finansów, Prokuratorię Generalną Skarbu Państwa, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Rządowe Centrum Legislacji, które miały charakter redakcyjny i wymagały zmian oraz uszczegółowienia zaproponowanych przepisów.

Uwzględniono wszystkie uwagi Ministra Finansów przez dodanie na końcu projektu rozporządzenia adnotacji „w porozumieniu Minister Gospodarki”, ujednolicono stosowane w rozporządzeniu oznaczenie jednostek w formie „% m/m”, uwzględniono w całości uwagę dotyczącą pojęcia „statek o polskiej przynależności”, „statek podnoszący polską banderę”, przeredagowując w rozporządzeniu wskazane sformułowania zgodnie z pojęciami używanymi w ustawie. Przeredagowano tytuł wskazanej normy zgodnie z informacjami znajdującymi się na stronie internetowej Polskich Norm. Należy zaznaczyć, że zgodnie z delegacją ustawową, wskazano w projekcie rozporządzenia normy określające badanie zawartości siarki w paliwach żeglugowych używanych do napędu statków.

Uwzględniono w całości, odpowiednio przeredagowując w projekcie rozporządzenia wskazane przez MF sformułowanie, które otrzymało wszędzie zgodne brzmienie: „Konwencji MARPOL”. Zgodnie z sugestią MF i MSW uzupełniono uzasadnienie i OSR o wyniki analizy wpływu aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Uwzględniono w całości uwagę Prokuratorii Generalnej Skarbu Państwa przez usunięcie przypisu 3 i wpisaniu dodatkowego § 6 w projekcie rozporządzenia w brzmieniu:

„§ 6. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. Nr 58, poz. 477 oraz z 2011 r. Nr 9, poz. 43).

Uwzględniono niektóre uwagi Rządowego Centrum Legislacji, które częściowo powtarzały uwagi wskazane wcześniej przez Ministra Finansów, MSZ i Prokuratorii Generalnej Skarbu Państwa.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Obecnie brak jest wskazań, czy regulacje wprowadzone projektem rozporządzenia spowodują dodatkowe wydatki z budżetu lub z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ dokładne oszacowanie skutków dla sektora finansów publicznych nie jest obecnie możliwe.

a) zadania administracji morskiej

zadania dyrektorów urzędów morskich będą realizowane w ramach środków pozostających w dyspozycji właściwych podmiotów i nie będą stanowić podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ww. cele. Projektowane regulacje nie wpłyną na

zmniejszenie dochodów budżetu państwa zaplanowane w projekcie ustawy budżetowej na rok 2014,

b) przychody budżetu z tytułu działalności w zakresie transportu morskiego

nowe regulacje dotyczące zawartości siarki w paliwie statkowym będą mieć nieznaczny wpływ na finanse publiczne, z uwagi na niewielki udział sektora w generowaniu przychodów podatkowych.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Nie przewiduje się, aby wejście w życie projektu rozporządzenia miało znaczący wpływ na rynek pracy.

W skali kraju zatrudnienie firm związanych z transportem morskim stanowi 4,32%, natomiast w skali regionu jest to aż 55,9%. Co ważne, udział ten istotnie wzrósł od 2009 r., kiedy to branża transportowa przeżywała istotne spowolnienie spowodowane ograniczeniem popytu na jej usługi. Zgodnie z danymi GUS w 2012 r. w sektorze transportu morskiego zatrudnionych było około 27 000 tys. osób.

Wydaje się, że sektor transportu morskiego najmniej odczuł tego typu problemy i pomimo ogólnogospodarczych kłopotów zdołał zwiększyć zatrudnienie. Tym samym, można stwierdzić, że zmiany w poziomie popytu rynkowego nie oddziałują w sposób liniowy na zachowanie się rynku pracy w branży, dlatego też przenoszenie szacunkowych wyliczeń dotyczących ograniczenia popytu (wynikającego ze wzrostu cen) na poziom aktywności gospodarczej i zatrudnienia jest podejściem zbyt uproszczonym.

Trzonem sektora transportu morskiego są przedsiębiorcy żeglugowi, będący bezpośrednim adresatem nowych regulacji. Statki zarządzane przez przedsiębiorców żeglugowych będą musiały zostać dostosowane do przepisów dyrektywy 2012/33/UE. Zmiana paliwa lub zastosowanie odpowiednich metod redukcji emisji będzie stanowić dodatkowy koszt w ich działaniu, co będzie miało wpływ na ich sytuację ekonomiczną. W zależności od potencjału rozwojowego oraz aktualnej sytuacji rynkowej w jakiej funkcjonują przedsiębiorstwa żeglugowe, przyszły wzrost kosztów będą mogły one zaabsorbować zwiększając ceny usług. Z uwagi na niską rentowność działalności transportowej (dla 2011 r. było to 0,1%) absorbcja wyższych kosztów wydaje się nierealna, dlatego też nieuniknionym będzie wzrost cen lub w skrajnym przypadku zawieszenie działalności. Tym samym, w krótkiej perspektywie, spodziewać się można spadku popytu na usługi przewozowe, a jednocześnie ograniczenia podaży usług.

Pośrednio, wzrost cen paliw żeglugowych może się przyczynić do konieczności zawieszenia niektórych połączeń żeglugowych, a przez to utratę miejsc pracy. Z drugiej strony, wymogi związane
z nową regulacją wymuszać będą istotne zmiany strukturalne w sektorze transportu morskiego.
W efekcie tego nastąpić będzie musiała istotna modernizacja floty operującej w strefie SECA, co zaaktywizować powinno całą branżę okrętową. Wskazać tutaj można na duże doświadczenie polskich stoczni (np. Stocznia Remontowa) w budowie jednostek napędzanych LNG dla kontrahentów norweskich. W związku z potrzebą modernizacji istniejących i budowy nowych statków, może więc nastąpić wzrost zatrudnienia w przemyśle stoczniowym.

Pozytywny wpływ na wzrost miejsc pracy będzie też mieć planowane utworzenie stacji bunkrowania LNG, jako paliwa do napędu statków. Procedowany obecnie projekt „Programu rozwoju portów morskich do roku 2020" przewiduje potrzebę rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym przede wszystkim LNG.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Regulacja może doprowadzić do wzrostu kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw działających w obszarze transportu morskiego, co może przełożyć się na wyższe ceny usług przewozowych i zmniejszenie wielkości popytu rynkowego na tę formę obsługi strumienia handlu zagranicznego Polski.

Biorąc pod uwagę badania sektora, przyjąć można że transport morski może w pierwszym okresie utracić od 10% do 40% ładunków, głównie na rzecz innych gałęzi transportu. Tym samym, koncentrując uwagę na sektorze transportu morskiego oraz regionach portowych, mówić można o podobnej redukcji w odniesieniu do aktywności gospodarczej regionu.

Pomimo tego, za uzasadnione uznać można twierdzenie, że taka sytuacja wystąpi jedynie w perspektywie krótkookresowej (około 5 lat). W perspektywie średnio i długookresowej, po dokonaniu modernizacji i/lub wymiany floty pływającej w obszarach kontroli emisji siarki (SECA), przewidywane jest utrzymanie dotychczasowej tendencji wzrostowej.

Największego wzrostu kosztów można się spodziewać w przypadku jednostek operujących wyłącznie w regionie SECA. W przeważającej części dotyczy to żeglugi promowej, na liniach wewnątrzbałtyckich (np. pomiędzy Polską a Szwecją). Uwzględniając szacunkowy wzrost

kosztów paliwowych w całkowitych kosztach związanych z eksploatacją i utrzymaniem statków, można wskazać, że w wyniku zastąpienia paliwa żeglugowego IFO paliwami destylacyjnymi w regionie SECA, łączne koszty operacyjne dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych mogą być wyższe o 4,1% w przypadku scenariusza niskiego i 7,5% w przypadku scenariusza wysokiego. Poziom wzrostu dla poszczególnych przedsiębiorstw będzie różny. Największy wzrost kosztów operacyjnych spodziewany jest w przypadku floty Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, która eksploatuje wyłącznie promy na Bałtyku. Z szacunków wynika, że różnica w kosztach w zależności od scenariusza cen paliw może kształtować się na poziomie od 14% do 26,7%. Wzrost kosztów operacyjnych na poziomie 9%–16,9% jest możliwy w przypadku floty armatora Euroafrica. W przypadku innych operatorów, których flota w przeważającej części spędza większość czasu poza SECA, koszty operacyjne, w przypadku stosowania paliw destylacyjnych zamiast paliwa ciężkiego, mogą być większe jedynie o kilka procent.

Wprowadzenie ostrzejszych wymogów w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym najprawdopodobniej wiązać się będzie ze zmianą struktury podaży i popytu na poszczególne rodzaje paliw. Zwiększone zapotrzebowanie na paliwa niskosiarkowe, które co do zasady są paliwami droższymi od paliw o dużej zawartości siarki, spowoduje podwyższenie kosztów związanych z uprawianiem żeglugi, co oznaczać będzie wzrost kosztów transportu morskiego. Alternatywnym rozwiązaniem do stosowania paliw niskosiarkowych będzie doposażenie statków w instalacje odsiarczające spaliny, co za sprawą wydatków inwestycyjnych również spowoduje podwyższenie kosztu związanego z uprawianiem żeglugi. Istnieje prawdopodobieństwo, że w związku z podwyższeniem kosztów transportu morskiego, nastąpi obniżenie konkurencyjności niektórych jego segmentów, przede wszystkim względem transportu drogą lądową.

Przedsiębiorstwa z sektora transportu morskiego zmuszone zostaną do restrukturyzacji i redefinicji swoich strategii, co wyzwolić powinno pozytywne impulsy rozwojowe. Firmy poszukiwać będą musiały nowych nośników poziomu swojej konkurencyjności, związanych głównie z jakością i kompleksowością usług (wpisanie się w logistyczne łańcuchy dostaw). Zwiększenie wartości dodanej kreowanej przez przedsiębiorstwa umożliwi bowiem absorbcję istotnej części dodatkowych kosztów wynikających z wdrożenia dyrektywy 2012/33/UE.

Wprowadzenie nowych regulacji spowoduje istotne zmiany technologiczne w transporcie morskim, a także w jego zapleczu portowym, dlatego też będą one czynnikiem generującym

innowacyjne podejście do rozwoju transportu. Obszarami szczególnie ważnymi z punktu widzenia zmian technologicznych we flocie morskiej będą:

– przemysł stoczniowy: przebudowa statków niezbędna dla instalowania urządzeń redukujących emisje (skrubery), przebudowa statków dla zastosowania dodatkowych układów zasilania (LNG, metanol, inne); budowa nowych jednostek pływających wyposażonych w czysty napęd,

– przemysł urządzeń okrętowych: produkcja silników wykorzystujących alternatywne paliwa, produkcja elementów instalacji dla silników już pracujących,

– usługi kontrolne: audyt oraz certyfikacja metod redukcji emisji, usługi badania/monitoringu emisji,

– usługi portowe: dostawa paliw alternatywnych (stacje bunkrowe: LNG, metanol),

– przemysł rafineryjny: rozbudowa potencjału produkcyjnego dla paliw żeglugowych niskosiarkowych (MGO).

Ponadto, spadek popytu na usługi sektora transportu morskiego związany będzie (przy stałej wielkości potrzeb przewozowych) z rozwojem alternatywnych połączeń transportowych (lądowych). Tym samym spodziewać się należy raczej zmian w strukturze przedsiębiorstw (gałęziowej i przestrzennej), niż zmian w ich liczbie.

Podsumowując, wskazać można na brak jednoznacznych przesłanek wskazujących na istotne ograniczenie aktywności gospodarczej wynikające z wdrożenia postanowień dyrektywy 2012/33/UE. Tego typu zjawisko może zaistnieć w krótkim okresie (po wdrożeniu) w rejonach nadmorskich, jednakże w dłuższej perspektywie skutek ten powinien zanikać w ramach nowej zrównoważonej struktury sektora transportu.

Można się spodziewać, że większość polskich armatorów, w celu dostosowania się do nowych przepisów, będzie wykorzystywać paliwa destylacyjne (niskosiarkowe), przynajmniej w początkowym okresie obowiązywania przepisów. W większości statki polskich armatorów spędzają dość niewielką część czasu w roku w obszarach SECA, z założenia więc takie statki nie będą podatne na zastosowanie skruberów bądź napędu LNG, gdyż raczej nie będzie to opłacalne. Ewentualne inwestycje można rozpatrywać praktycznie wyłącznie w odniesieniu do niewielkiej liczby statków, które są eksploatowane wyłącznie, bądź większość czasu w roku, w obszarach SECA.

Rynek paliw bunkrowych na świecie jest bardzo konkurencyjny. Praktycznie w każdym porcie świata statki mogą zaopatrzyć się w paliwo. Prowadzi to do stałego porównywania cen przez armatorów żeglugi międzynarodowej. Dzięki temu mogą wybrać najtańszy port w konkretnej podróży statku. Dlatego ceny paliw w różnych portach nieznacznie się różnią. W rejonie Północnej Europy najtaniej można kupić paliwa żeglugowe w St. Petersburgu (w Federacji Rosyjskiej wszystkie paliwa są generalnie najtańsze w Europie) oraz w Rotterdamie. Ceny w powyższym zakresie wynikają z tego, że jest to największy rynek w jednym porcie. Rotterdam jest największym portem ładunkowym Europy. Polscy dostawcy muszą przede wszystkim konkurować z rejonem Cieśnin Duńskich, portami państw bałtyckich i Hamburgiem. Biorąc pod uwagę ograniczoną ilość produkowanych w Rzeczypospolitej Polskiej ciężkich olejów niskosiarkowych i konieczność ich importu, rentowność działalności bunkrowej w Rzeczypospolitej Polskiej jest mocno ograniczona. Stąd niewielka liczba funkcjonujących dostawców.

Ogólnoświatowy kryzys gospodarczy szczególnie dotkliwie dotknął od 2008 r. transport morski. Przewozy ładunków spadły o kilkadziesiąt procent na całym świecie. Dotknęło to także polskie porty, gdzie spadek przeładunków szacuje się na około 30%. Jeden z największych dostawców paliwa żeglugowego w Rzeczypospolitej Polskiej – Spółka Ship-Service S.A. odczuł podobny spadek ilości zamawianych paliw żeglugowych.

Rynek paliwa bunkrowego w Rzeczypospolitej Polskiej to głównie dostawy paliw żeglugowych dla statków żeglugi międzynarodowej i portowej w głównych portach morskich: Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Policach. Kilkanaście procent rynku stanowią też dostawy dla kutrów rybackich w małych portach: Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba i Władysławowo. Bunkier to także sprzedaż na potrzeby jednostek śródlądowych w portach rzecznych. Sprzedaż paliw bunkrowych w Rzeczypospolitej Polskiej zmienia się wraz z liczbą statków zawijających do naszych portów. Od wielu lat rośnie ona w tempie kilku procent rocznie.

Określenie dopuszczalnej zawartości siarki w paliwie spowoduje stosowanie na statkach paliw o niższej zawartości siarki niż w stosowanych dotychczas.

Ograniczenia dotyczące emisji siarki ze spalania paliw statkowych wywołują poruszenie wśród armatorów i całej branży żeglugowej, spowodowane nie tylko obawami o wzrost kosztów paliwa, ale także koniecznością rozwiązania szeregu problemów technicznych na statku.

Największe obawy dotyczą wpływu regulacji na ceny paliw statkowych. Paliwo niskosiarkowe MGO (Marine Gas Oil) wymaga nie tylko destylacji, ale i odsiarczania, co powoduje wzrost kosztów jego wytworzenia oraz podnosi cenę rynkową. Przyglądając się obecnym i historycznym różnicom w cenie poszczególnych paliw statkowych (np. między paliwem IFO a MGO), wyraźnie widać, że różnica ta nie jest stała i fluktuuje, podobnie jak zmienia się cena samych paliw. Trudno jest oszacować, jak będzie się ona kształtowała w przyszłości, a jest to informacja konieczna do określenia przyszłej konkurencyjności żeglugi na Bałtyku.

W latach 2006–2008 różnica między ceną paliwa z 1,5% zawartością siarki, a 0,1% oscylowała w granicach 73 do 85 %, między paliwem 1% S, a 0,1% S od 51 do 62%.

W długim okresie (lata 1990–2008) różnice cenowe między IFO 380, a MGO (0,1%S) wyniosły średnio 93% (minimalna 30%, a maksymalna 250%). Dla przykładu w dniu 1 sierpnia 2011 r. różnica cenowa między IFO 380, a paliwem 0,1%S wyniosła około 59,5%. Prognozuje się, że w 2015 r. różnica ta wyniesie 59,37%, a więc będzie zbliżona do tej, jaka ma miejsce obecnie. Podsumowując różne analizy i prognozy, cena MGO 0,1%S w 2015 r. będzie się wahała w granicach 600–1200 UDS/mt.

Wyrażane jest także zaniepokojenie dotyczące dostępności paliw niskosiarkowych i możliwościach rafinerii w zakresie ich produkcji, co potwierdzają sami przedstawiciele branży paliwowej. Pojawiają się także opinie odmienne, a mianowicie że rosnące zapotrzebowanie na MGO spowoduje relatywny spadek jego ceny. Również, gdy w 2020 r. zacznie globalnie obowiązywać limit 0,5%S, koszty ponoszone przez rafinerie mogłyby zostać rozłożone na wszystkich armatorów (w postaci fuel premium), co zmniejszyłoby także różnicę cenową między tymi rodzajami paliwa.

Konsekwencją niepewności, co do przyszłych cen paliwa niskosiarkowego, są trudności z jednoznacznym określeniem wpływu wzrostu cen paliw na wysokość stawek frachtowych. Ponadto, nie jest przesądzone, w jakim stopniu armatorzy przerzucą ten wzrost kosztów na klienta: czy w całości, czy też podejmą starania, aby choć w pewnej części go zaabsorbować, chcąc nadal zapewnić konkurencyjność świadczonych usług. Obecna praktyka stosowana przez niektórych armatorów to przeniesienie kosztów na klienta w postaci „dodatku siarkowego” (low sulphur surcharge).

Wspomniane trudności łączą się także z faktem różnego udziału kosztów paliwa w całkowitych kosztach eksploatacyjnych statku w poszczególnych rodzajach żeglugi.

Najwyższy charakteryzuje żeglugę kontenerową, gdzie wynosi 47%–54%, najniższy żeglugę ro-ro – 32%–36% i promową – około 30%. Stąd też prognozy dla żeglugi kontenerowej są bardziej pesymistyczne i przewidują, że z powodu regulacji unijnych ucierpi ponad 10% połączeń kontenerowych, podczas gdy tylko 1% serwisów ro-ro.

Niewiadome w postaci ceny paliwa niskosiarkowego i powiązanej z tym wysokości frachtu sprawiają, że nakreślenie obrazu transportu europejskiego po 2015 r. jest niezwykle trudne. Zdaniem praktyków i ośrodków badawczych, wzrost wysokości stawek frachtowych sprawi, że obecna konkurencyjność żeglugi bliskiego zasięgu w stosunku do transportu drogowego może zostać zakłócona, przyczyniając się do zmiany przepływów w łańcuchach logistycznych w związku z unikaniem strefy SECA, a tym samym do zmiany struktury gałęziowej na rynku europejskim.

Nie oznacza to jednak, że wszystkie połączenia żeglugowe zostaną w taki sam sposób dotknięte przez wprowadzenie nowych regulacji, gdyż działają one w odmiennym otoczeniu rynkowym. Analiza wyników badań przeprowadzonych przez różne ośrodki badawcze pozwala na wysunięcie wniosku, że w dużej mierze zależeć to będzie od obecnej konkurencyjności serwisów żeglugi bliskiego zasięgu w stosunku do drogowych i kolejowych połączeń alternatywnych. Ponadto, wiele serwisów promowych i ro-ro już teraz konkuruje z transportem drogowym. Te, które cechuje tylko nieznaczna przewaga konkurencyjna, prawdopodobnie, gdy zaczną obowiązywać nowe regulacje, ucierpią najbardziej, a nawet mogą ulec likwidacji.

Należy zauważyć, że dyrektywa 2012/33/UE dopuszcza także inne rozwiązania tzw. alternatywne metody redukcji emisji), jak np. instalację skruberów, co może pozwolić na zaopatrywanie się w paliwo o wyższej zawartości siarki, ale niewątpliwie jest też sporym wydatkiem inwestycyjnym, którego nie muszą ponosić armatorzy, działający poza obszarem kontroli emisji siarki.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Podstawowym skutkiem dla aktywności gospodarczej w wymiarze regionalnym będzie najprawdopodobniej ograniczenie działań sektora transportu morskiego, co będzie mieć charakter krótkookresowy i regionalny. Jednocześnie, na poziomie regionu spodziewać się można wzrostu aktywności w obszarach związanych z przemysłem stoczniowym oraz paliwowym (rafinerie, LNG). Z drugiej strony, przejęcie części ładunków przez połączenia lądowe będzie aktywizować gospodarkę w wymiarze krajowym. Konieczność rozwoju

czystych technologii może również być czynnikiem dynamizującym działalność innowacyjną. Społecznym skutkiem wdrożenia dyrektywy 2012/33/UE w wymiarze krajowym będzie więc raczej zmiana struktury rynku pracy (branżowa i przestrzenna), niż jego ograniczenie. Jednym z podstawowych celów regulacji ma być poprawa jakości życia mieszkańców kraju, w szczególności regionów portowych.

Szczególnie silne, negatywne oddziaływanie emisji siarki następuje w obszarach o wzmożonym ruchu żeglugowym, gdzie jednocześnie znajdują się duże skupiska ludzkie (miasta i regiony portowe). Takie podejście zdecydowało o wyznaczeniu obszarów SECA właśnie na obszarze Morza Północnego i Bałtyckiego, a także u wybrzeży Stanów Zjednoczonych i Kanady (obszar SECA Ameryka Północna).

8. Wpływ aktu normatywnego na zdrowie i środowisko

Projekt rozporządzenia zawiera regulacje z zakresu ochrony środowiska. Emisje pochodzące ze statków powstające w wyniku spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki przyczyniają się do zanieczyszczania powietrza dwutlenkiem siarki i cząstkami stałymi, które są szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i środowiska oraz przyczyniają się do powstawania kwaśnych opadów. Zgodnie z oceną zawartą w uzasadnieniu do niniejszego projektu rozporządzenia bez środków określonych w dyrektywie 2012/33/UE oraz w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki emisje pochodzące ze statków wkrótce stałyby się większe niż emisje ze wszystkich źródeł lądowych. Zanieczyszczenie powietrza powodowane przez cumujące statki jest głównym problemem wielu miast portowych przy podejmowaniu przez nie działań zmierzających do osiągnięcia unijnych dopuszczalnych poziomów jakości powietrza.

Celem zasadniczym regulacji jest ograniczenie emisji tlenków siarki, które w znaczących ilościach powstają podczas spalania paliw kopalnych takich, jak: węgiel kamienny, brunatny, torf czy ropa naftowa. Powstałe w ten sposób związki następnie przedostają się do atmosfery. Oddziaływanie tlenków siarki na otoczenie może być podzielone na dwa główne obszary – tlenki siarki w formie gazowej oraz tzw. kwaśne opady.

Dwutlenek siarki (SO_2) jest bezbarwnym gazem o ostrym, gryzącym i duszącym zapachu, silnie drażniącym drogi oddechowe. W określonych stężeniach jest on trujący dla ludzi i zwierząt oraz szkodliwy dla roślin. Dwutlenek siarki jest absorbowany przez górne odcinki dróg oddechowych, a następnie dostaje się do krwioobiegu. Przy normalnym stężeniu atmosferycznym SO_2 wynoszącym poniżej 10 ppb (parts per billion – cząsteczek na miliard cząsteczek rozpuszczalnika), przekroczenie poziomu 20 ppb może powodować bóle w klatce

piersiowej, problemy z oddychaniem, podrażnienie oczu oraz obniżoną odporność na choroby płuc. Może być przyczyną przewlekłego zapalenia oskrzeli, czy też zaostrzenia chorób układu krążenia. Osiągnięcie poziomu wynoszącego około 300 ppb oznacza powstanie zjawiska smogu (tzw. smogu czarnego lub londyńskiego). Przekroczenie poziomu 500 ppb może skutkować śmiercią.

Inną formą negatywnego oddziaływania jest powstawanie kwaśnych opadów. Wprowadzone do atmosfery tlenki siarki pod wpływem pary wodnej zawartej w powietrzu, mgły czy deszczu tworzą kwasy ($SO_2 + H_2O \rightarrow H_2SO_3$), które przy odpowiednich warunkach atmosferycznych opadają na ziemię jako kwaśny deszcz, śnieg, deszcz ze śniegiem czy mgły. Opady te mają negatywne działanie, zarówno na człowieka, przyrodę jak i na dobra trwałe. Kwaśne deszcze są bowiem przyczyną licznych schorzeń i chorób układu oddechowego (m.in. napadów astmy, trudności w oddychaniu) oraz układu krążenia wynikających z wdychania aerozoli kwasu siarkowego (H_2SO_4). Kwaśne opady powodują również zakwaszenie wód w zbiornikach wodnych, co niekorzystnie wpływa na florę i faunę. Niszczą one rośliny, uszkadzając ich korzenie i uniemożliwiając prawidłowy wzrost. Osłabiają odporność drzew na szkodniki i choroby, co jest przyczyną masowego usychania lasów. W wodzie o pH około 5,4 przestają się rozmnażać ryby. Wreszcie kwaśne deszcze działają niekorzystnie na budowle wykonane z wapienia i na zaprawę murarską. Wynikiem oddziaływania jest niszczenie budowli, co sprowadza się do rozpuszczania węglanu wapnia będącego czynnikiem wiążącym mury.

Wskazane wyżej negatywne skutki emisji tlenków siarki do atmosfery mają również swój wyraz ekonomiczny. Można bowiem mówić o kosztach jakie ponosi system społeczno-ekonomiczny w efekcie nadmiernych emisji. Patrząc na ten element z punktu widzenia kosztów chorób (cost of illness), określić można podstawowe ich nośniki:

1) koszty bezpośrednie, określające ilość zużytych zasobów i ich kosztów związanych bezpośrednio z daną chorobą, a w szczególności:
   a) koszty medyczne (m.in.: leki, konsultacje lekarskie, badania diagnostyczne, koszty szpitalne, opieka pielęgniarska),
   b) koszty niemedyczne (np. koszty transportu),
2) koszty pośrednie, rozumiane głównie jako koszty utraconej produktywności zarówno w sektorze świadczeń zdrowotnych, jak i poza nim (np. straty wynikające z nieobecności w pracy, przedwczesnej emerytury, renty czy umieralności).

Zgodnie z prowadzonymi w skali europejskiej badaniami, w 2000 r. żegluga morska odpowiedzialna była za tworzenie negatywnych efektów zewnętrznych, które następnie były przyczyną 7,2% kosztów chorób (health-related externalities) w skali UE (tj. 58 mld euro). Warto dodać, że całkowite koszty chorób w UE spowodowanych zanieczyszczeniem powietrza oszacowano na 803 mld euro. Utrzymanie dotychczasowego stanu oznaczać będzie dalszy ich wzrost do 64 mld euro, co w efekcie przełoży się na 11,9% udział w 2020 r. Można również wskazać na około 49,5 tys. przedwczesnych zgonów spowodowanych emisjami do atmosfery generowanymi przez statki morskie w 2000 r., a także na wzrost tej liczby do 53,2 tys. osób w 2020 r. (łączna liczba przedwczesnych zgonów spowodowana zanieczyszczeniami powietrza oszacowana została na odpowiednio 680 tys. osób dla 2000 r. oraz 450 tys. osób dla 2020 r.).

W przypadku oddziaływań na środowisko naturalne wskazać można na koszty związane ze stratami w produkcji rolnej, leśnej i rybnej, koszty uzupełniania drzewostanu czy zarybiania, czy też koszty rekompensat i rekultywacji terenów. W przypadku negatywnego oddziaływania kwaśnych opadów na budynki i budowle, jako podstawowe kategorie występować będą koszty remontów i napraw elewacji, czy też koszty związane z utratą wartości przez nieruchomości wskutek ich degradacji technicznej.

Bazując jednak na strukturze bałtyckiego rynku portowego, w którym Polska posiada 7,2% udziału, można wskazać że korzyści środowiskowe wynikające z implementacji dyrektywy 2012/33/UE powinny wynieść w Polsce od 196,6 do 397,4 mln euro w 2020 roku.[2)]) Wynik ten rozumieć należy jako oszczędności uzyskane w sektorze ochrony zdrowia (mniejsza liczba chorych) czy też zmniejszenia innych wydatków na przeciwdziałanie, ochronę, czy też rekompensaty wynikające z negatywnego oddziaływania związków siarki na otoczenie.

[2)] Actia Forum na zlecenie byłego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: „Analiza wpływu na konkurencyjność sektora transportu morskiego oraz na oszacowanie skutków dla transportu morskiego oraz skutków związanych z ewentualną pomocą państwa na zmniejszenie kosztów wprowadzenia nowych wymogów, określonych w projekcie zmiany ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz projekcie rozporządzenia w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, wdrażających dyrektywę 2012/33/UE", Gdynia, listopad 2013 r.