

**Oświadczenie złożone
przez senatora Norberta Obryckiego
na 27. posiedzeniu Senatu
w dniu 21 lutego 2013 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

Zgodnie z wymaganiami dyrektywy 1999/32/WE, zmienionej dyrektywami 2005/33/WE i 2009/30/WE od dnia 1 stycznia 2010 r. zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na statkach cumujących w portach WE nie powinna być wyższa niż 0,10% (masowo). Wymaganie to dotyczy wszystkich rodzajów paliw żeglugowych i typów urządzeń spalających paliwa na statkach (silników głównych i pomocniczych oraz kotłów). Ta określona zawartość siarki w paliwie nie będzie wymagana podczas manewrów statków, jednakże statki te muszą zastosować się do tego wymagania możliwie jak najszybciej po przybyciu do portu i możliwie jak najpóźniej przed odpłynięciem.

W nowych propozycjach rozszerzono i zmieniono istniejące dotąd pojęcie Obszaru Kontroli Emisji Tlenków Siarki (SOx Emission Control Area – SECA) na Obszar Kontroli Emisji (Emission Control Area – ECA).

Zgodnie z nowymi wymaganiami ECA oznacza obszar, na którym przyjęto specjalne obowiązkowe wymagania w celu zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez SOx, NOx i zanieczyszczenia stałe oraz w celu redukcji i kontroli tego zanieczyszczenia oraz towarzyszącego emisji tlenków szkodliwego ich oddziaływania na zdrowie ludzkie, a także na środowisko naturalne. Nowe ECA obejmują dotychczas istniejące Obszary Kontroli Emisji SOx, czyli Morze Bałtyckie oraz Morze Północne wraz z jego podejściami oraz Kanał La Manche.

Konieczne jest zapewnienie odpowiedniej pojemności zbiorników paliwa oraz przeróbki istniejących instalacji magazynowania paliw. W sytuacji, gdy wejście statku do portu przybycia odbywa się przez obszar kontroli emisji (ECA), może być konieczne użycie dwóch lub nawet trzech różnych gatunków paliwa żeglugowego. W przypadku statków istniejących będzie konieczne zapewnienie wystarczającej pojemności zbiorników paliwa i oleju smarnego oraz odpowiednich urządzeń dla różnych klas paliw i oleju; dzielenie lub dodawanie nowych zbiorników rozchodowych paliwa; częste wypompowywanie i napełnianie zbiorników rozchodowych paliwa destylacyjnego.

Należy wziąć pod uwagę następujące fakty. Po pierwsze, pomysł na przejście z morskich paliw ciężkich na paliwa ekologiczne, abstrahując całkowicie od zasadności takiej zmiany dla środowiska, powstał w czasach szczytu prosperity gospodarki globalnej oraz gospodarki światowych potęg i został przyjęty mniej więcej w tym czasie. Po drugie, cykl użytkowania statku handlowego to około dwadzieścia pięć lat, w odróżnieniu od pojazdów samochodowych, których „cykl życiowy” w krajach wysoko rozwiniętych to obecnie pięć do ośmiu lat, nie można więc stosować podobnych standardów przy okazji wprowadzania nowych wymogów ekologicznych, to jest trzyletnich do pięcioletnich okresów przejściowych na ich wdrożenie. Po trzecie, kraje wysoko rozwinięte w sytuacji ujawniających się perturbacji w narodowej branży żeglugowej są w stanie zastosować mechanizmy wsparcia finansowego dla dokonywania zmian wymuszonych nowymi regulacjami przyjętymi przez te kraje, natomiast polski rząd, który również głosował za przyjęciem nowych regulacji do konwencji MARPOL (a pośrednio i polscy europosłowie głosujący za przyjęciem stosownej dyrektywy), obecnie stwierdza, że Polski nie stać na dofinansowanie takich zmian polskim armatorom.

Zwracam uwagę Pana Ministra na fakt, że przed takim problemem stoją wszyscy armatorzy promowi prowadzący żeglugę w basenie Morza Bałtyckiego, niemniej jednak o ile największych armatorów stać na wprowadzenie takich zmian (choć jest to koszt niebagatelny, szacowany na 4 do 8 milionów USD na każdy statek), to armatorzy mniejsi, w tym narodowy przewoźnik, czyli Polska Żegluga Bałtycka SA, nie udźwigną kosztów takiego przedsięwzięcia. PŻB SA, która ze względu na wiek swojej floty nie jest w stanie dokonać wymaganych remontów i montażu instalacji, gdyż wartość takich inwestycji jest równa wartości całej posiadanej przez PŻB floty lub od niej większa – o ile w ogóle byłyby możliwe. PŻB zmuszona będzie więc w 2015 r. stosować paliwa niskosiarkowe, co przy ich znacznie wyższej cenie wypchnie PŻB z rynku promowego z powodu niekonkurencyjności wobec pozostałych armatorów, a w skrajnym przypadku całkowicie uniemożliwi dalszą eksploatację ze względu na awarie silników niedostosowanych do takiego paliwa.

Proszę Pana Ministra o ustosunkowanie się do problematyki zawartej w niniejszym oświadczeniu.

Norbert Obrycki