



MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Warszawa, dnia 26 marca 2013 r.

Nr GT2-0701-4/13

ESOD: 27806/13

SECRETARIA
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 2.04.13
nr. 2585 podpis. [signature]

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 28.03.2013r

nr. 1449 podpis. M. Połciej

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na oświadczenie Pana Senatora Norberta Obryckiego złożone podczas 27 posiedzenia Senatu RP w dniu 21 lutego 2013 r. przedłożone przy piśmie nr BPS/043-27-1099/13 z dnia 26 lutego 2013 r., w sprawie zmiany morskich paliw ciężkich na paliwa ekologiczne w kontekście zmienionej dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Na wstępie pragnę zgodzić się z oceną, że dostosowanie do nowych przepisów międzynarodowych w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych będzie kosztowne i że przepisy te, na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zostały przyjęte w czasie największego prosperity.

Pragnę uprzejmie poinformować, że od początku prac nad projektem niniejszej dyrektywy przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBiGM) w ramach grupy roboczej Rady ds. Środowiska zwracali uwagę na przewidywane konsekwencje, o których wspomina Pan w interpelacji, warunkując jej przyjęcie koniecznością wypracowania odpowiednich mechanizmów redukujących negatywny wpływ na konkurencyjność i gospodarkę w obszarach kontroli emisji siarki. Rząd Polski, przekazał do KE oświadczenie do dyrektywy „siarkowej” w dniu 12 lipca 2012 r. wskazujące na konieczność przyjęcia wraz z dyrektywą środków zapobiegających zaburzeniom konkurencyjności transportu morskiego na Morzu Bałtyckim.

Uprzejmie informuję, że obszarami ECA, w rozumieniu jakie przytoczył Pan w pierwszym akapicie, są obecnie jedynie obszary morskie wokół Ameryki Północnej (na wniosek USA i Kandy). Morze Bałtyckie, Morze Północne oraz Kanał la Manche objęte są obecnie jedynie wymogami w zakresie kontroli emisji siarki (czyli wyznaczone są obszarem SOx Emission Control Area). Pozostałe parametry ECA (tj. redukcja NOx i cząstek stałych – PM), nie zostały dotychczas wprowadzone na tych obszarach. Rząd zachowuje w tym zakresie daleko idącą ostrożność.

Co do przepisów dyrektywy 1999/32/WE, które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2010 r., funkcjonują one od 3 lat i nie wpłynęły znacząco na konkurencyjność, tym bardziej, że stosowanie paliwa o zawartości siarki 0,1% na statkach cumujących w portach UE i podczas manewrów statków w portach, stosuje się do wszystkich statków znajdujących się we wszystkich portach UE.

W zakresie okresów przejściowych, uprzejmie informuję, że najbardziej obciążające dla polskiej gospodarki zapisy, tj. redukcja zawartości siarki w paliwach żeglugowych do 0,1% z obecnego 1%, wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. Data ta została ustalona nie na forum UE, a w Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w 2008 r. czyli w czasie kiedy kwestia drastycznego wzrostu cen paliw żeglugowych nie była przewidywana. Rząd poszukuje obecnie rozwiązań finansowych i pozafinansowych w celu wsparcia polskich armatorów w przystosowaniu się do nowych wymogów.

MTBiGM pozostaje w stałym kontakcie z polskimi przedsiębiorstwami żeglugowymi, portami i innymi zainteresowanymi podmiotami, przekazując informacje o dostępnych

instrumentach wsparcia finansowego (tj. projekty unijne, program TEN-T, Marco Polo) oraz o aktualnym stanie działań, tj. podejmowane działania legislacyjne, działaniach podejmowanych na forum Unii Europejskiej itp.)

W dniu 28 stycznia 2013 r. w Gdyni MTBiGM we współpracy z Det Norske Veritas, zorganizowało seminarium, którego celem było podsumowanie wymagań prawnych, istniejących możliwości technicznych do zastosowania przez polskich armatorów, określenie realnych rozwiązań alternatywnych, określenie rzeczywistych kosztów dla polskich armatorów, portów itp. Następnie w I połowie roku, Ministerstwo planuje kolejne spotkanie w zainteresowanymi stronami, którego celem miałyby być debata w celu wypracowania najlepszych dla polskiej gospodarki morskiej rozwiązań w zakresie dostosowania do przepisów dyrektywy 2012/33/UE.

Pragnę ponadto uprzejmie poinformować, że w odpowiedzi na naciski Polski oraz większości pozostałych Państw Członkowskich, aby ograniczyć spowodowane zmianą przedmiotowych zapisów dyrektywy, ekonomiczne skutki dla gospodarki oraz mieszkańców regionów północnej Europy, Komisja Europejska przygotowała informacje na temat planowanych działań mających ograniczyć konsekwencje wprowadzenia limitu zawartości siarki we wszystkich paliwach żeglugowych, używanych w granicach obszarów SECA (Morze Północne, Morze Bałtyckie i Kanał La Manche), w wysokości 0,1% od 1 stycznia 2015 r.

KE poinformowała, że pod koniec I kwartału 2013 r. opracowany zostanie raport z postępu prac nad dokumentem „Redukcja emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego i niezbędny zrównoważonego transportu morskiego” (tzw. „toolbox document”), wskazujący na potencjalne wykorzystanie projektów TEN-T, pożyczek z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, możliwości udzielania pomocy państwa na działania dostosowawcze, opracowanie ram prawnych wykorzystania LNG w żegludze, promocję wykorzystania elektryczności przy nabrzeżach, badania i innowacyjność oraz wykorzystanie systemów oczyszczania spalin. Od czerwca 2013 r. ma również zostać powołane Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi (EFZZ), jako platformy dialogu dla zainteresowanych podmiotów ze strony zarówno przemysłu jak i rządów Państw Członkowskich. ESFŻ ma zapewnić ogólną koordynację działań w zakresie implementacji dyrektywy 2012/33/UE.

Ponadto w dniu 24 stycznia 2013 r. opublikowany został pakiet „Czysta Energia dla transportu”, zawierający 3 dokumenty:

1. Komunikat „*Czysta energia dla transportu: Europejska strategia paliw alternatywnych*”, zawiera przekrojową informacje nt. planowanych działań w zakresie transportu, jako odpowiedź na zależność UE od importu paliw oraz propozycje znalezienia rozwiązania dla coraz ostrzejszych wymogów wprowadzanych w UE w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych. W zakresie transportu morskiego Komunikat skupia się na LNG, jako atrakcyjnej alternatywie dla paliw niskosiarkowych. Komunikat wskazuje na różne działania UE w tym zakresie, w tym również projekty finansowane z funduszy UE.
2. Projekt dyrektywy ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych – w zakresie transportu morskiego zakłada wybudowanie w portach należących do TEN-T Core Network, zarówno morskich i śródlądowych, infrastruktury do bunkrowania paliw LNG do końca 2020 r. oraz punktów zasilania prądem z nabrzeży portowych do końca 2015 r.
3. „*Plan działania ws. rozwoju LNG w transporcie morskim*”. Dokument ten wskazuje na korzyści ekonomiczne płynące z wykorzystania LNG jako paliwa do napędu statków, tj.: niższa cena niż paliwa niskosiarkowe a nawet paliwa ciężkie oraz ograniczenie emisji. Dokument wskazuje na obecne bariery w rozwoju LNG, jako napędu dla statków morskich oraz działania podejmowane przez KE dla ich rozwiązania. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego opracowuje na zlecenie KE standardy dla bunkrowania LNG dla statków napędzanych paliwem gazowym (*Standards and Rules for Bunkering of Gas-fuelled ships*).

MTBiGM przekazało w/w dokumenty do konsultacji z armatorami i zarządami portów. W oparciu o nadesłane opinie zostało przygotowane Stanowisko Rządu do dwóch pierwszych opracowań.

Ponadto, zgodnie z informacją KE, w czerwcu 2013 r. ma zostać powołane Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi (EFZZ), jako platformy dialogu dla zainteresowanych podmiotów ze strony zarówno przemysłu jak i rządów Państw Członkowskich. ESFŻ ma zapewnić ogólną koordynację działań w zakresie implementacji dyrektywy 2012/33/UE. W ramach EFZZ mają zostać powołane 4 grupy eksperckie:

1. Ws. LNG – w ramach której mają się toczyć prace nad technicznymi i prawnymi aspektami w zakresie wprowadzenia LNG jako paliwa żeglugowego na poziomie UE
2. Ws. skrubarów - jako alternatywy dla paliw niskosiarkowych,
3. W zakresie innowacji i technologii,
4. Ws. mechanizmów finansowych, której celem ma być dokonanie przeglądu i optymalizacji istniejących oraz opracowanie nowych mechanizmów.

Informacje o w/w działaniach zostały przekazane zainteresowanym podmiotom.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra
Podsekretarz Stanu
Anna Wypych - Namiołko