

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury – ministerstwo wiodące Ministerstwo Klimatu i Środowiska – ministerstwo współpracujące Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Arkadiusz Marchewka, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Sonia Knobloch-Sieradzka, Z-ca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 522 55 70; e-mail: SekretariatDGMiZS@mi.gov.pl	Data sporządzenia 01.04.2025 Źródło: Inne Prawo UE i inne Nr w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów UC61
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Podstawowym celem projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw jest zharmonizowanie przepisów prawa krajowego z prawem UE i wyraźne wskazanie w prawie krajowym kompetencji poszczególnych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie obowiązków nałożonych przepisami:

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 105, z późn. zm.), zwanego dalej: „**rozporządzeniem 2023/957**” oraz
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/1805 z dnia 23 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 48), zwanego dalej: „**rozporządzeniem FuelEU Maritime**”.

Z dniem 1 stycznia 2024 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia 2023/957, natomiast przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime mają zastosowanie od dnia 1 stycznia 2025 r. (z wyjątkiem art. 8–9, które stosuje się od dnia 31 sierpnia 2024 r.).

Przepisy ww. rozporządzeń stosuje się bezpośrednio i nie zachodzi potrzeba ich transpozycji do krajowego porządku prawnego. Zidentyfikowano jednak potrzebę podjęcia prac nad projektem ustawy nowelizującej przepisy:

- ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786), zwanej dalej: „**UZZM**” oraz
- ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.), zwanej dalej: „**POŚ**”,

celem wyraźnego wskazania w prawie krajowym, które organy odpowiedzialne będą za egzekwowanie obowiązków nałożonych przepisami ww. rozporządzeń UE, a także określenie mechanizmu przekazywania środków pochodzących z „kar FuelEU” nakładanych na armatorów do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) na cele związane z dekarbonizacją sektora morskiego, o których mowa w art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime.

Przyjęte na poziomie UE ww. regulacje prawne, wpisujące się w ambitną politykę klimatyczną, mają na celu obniżenie emisyjności transportu morskiego i obejmują kwestie związane z:

- systemem monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych ze statków zawijających do portów zlokalizowanych na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG),
- generowaniem popytu na paliwa odnawialne i niskoemisyjne wykorzystywane w transporcie morskim poprzez ustanowienie celów ograniczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach, a także
- wprowadzeniem obowiązku korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub korzystania z technologii bezemisyjnej w portach UE i EOG.

Istnieje potrzeba wskazania w przepisach organów odpowiedzialnych za zadania:

- 1) związane z obowiązkami statków zawijających do portów znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (m.in. weryfikacja podczas inspekcji dokumentów znajdujących się na statkach, koordynacja działań związanych z informowaniem o zamiarze przyłączenia się statku do zasilania energią elektryczną z lądu oraz rejestrowaniem w bazie danych FuelEU wyjątków z tym związanych) oraz
- 2) dotyczące obszaru monitorowania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach, które będą obejmować m.in. działania weryfikacyjne prawidłowości wykonania planów monitorowania danych, o których mowa w art. 8 rozporządzenia FuelEU Maritime oraz raportów z monitorowania (tzw. sprawozdań FuelEU), do których sporządzania obowiązani są armatorzy, w odniesieniu do każdego statku objętego rozporządzeniem FuelEU Maritime, za który są odpowiedzialni w danym okresie sprawozdawczym.

Zidentyfikowano również potrzebę podjęcia działań legislacyjnych o charakterze porządkującym w celu ujednolniczenia i zharmonizowania przepisów w związku z występującymi trudnościami w ich zastosowaniu praktycznym. Proponuje się wprowadzenie zmian w:

- ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536), zwanej dalej: „**URJ**”, celem doprecyzowania przepisów w kontekście wyłączeń przewidzianych przepisami ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1045 i 1841), zwanej dalej: „**UDE**” i wyraźnego wskazania w przepisach Systemu REJA24 jako elektronicznego rozwiązania techniczno-organizacyjnego umożliwiającego wnoszenie i doręczanie korespondencji elektronicznej, a także wprowadzenie rozwiązań w zakresie rejestracji lub wyrejestrowywania jednostek pływających do 24 m;
- ustawie z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1250), zwanej dalej: „**ustawą PRF**”, mających na celu doprecyzowanie przepisów krajowych w zakresie gospodarowania odpadami ze statków, zarówno po stronie podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi, jak i administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Projektowane regulacje mają na celu m.in. usprawnienie procesu wydawania przez dyrektorów urzędów morskich armatorom zwolnień z obowiązków związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków oraz uszczelnienie systemu gospodarowania odpadami statkowymi w portach lub przystaniach morskich.

Projekt ustawy zawiera również szereg zmian natury legislacyjnej, jak i redakcyjnej, mających na celu zapewnienie spójności przepisów prawa krajowego z nowymi regulacjami przyjętymi na poziomie prawa unijnego, a także przepisami innych ustaw.

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

Mając na uwadze potrzebę zapewnienia właściwego stosowania przepisów UE i konieczność wskazania w prawie krajowym podmiotów odpowiedzialnych za realizację zadań nałożonych przepisami rozporządzeń UE, nie jest możliwe zastosowanie alternatywnych rozwiązań w stosunku do przyjęcia aktu prawnego rangi ustawowej. Rekomendowane rozwiązania legislacyjne w odniesieniu do poszczególnych aspektów zostały przedstawione poniżej:

I. Zmiany ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (w zakresie):

1) rozporządzenia FuelEU Maritime:

W związku z wprowadzeniem przez rozporządzenie FuelEU Maritime wymogów związanych z ograniczeniem średniej rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach, konieczna jest nowelizacja UZZM celem harmonizacji przepisów krajowych z ww. regulacjami.

Projektowane przepisy uaktualniają i uzupełniają definicje ustawowe – w szczególności uaktualnione zostały definicje pojęć: „armator” oraz „THETIS-EU” celem zapewnienia m.in. właściwego stosowania przepisów rozporządzenia FuelEU Maritime. Definicja pojęcia „THETIS-EU” została zmodyfikowana w sposób polegający na wyodrębnieniu na poziomie siatki pojęciowej UZZM definicji „THETIS-MRV” – systemu zarządzanego przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), który umożliwi objęcie swoim zakresem modułu utworzonego przez EMSA pn. „baza danych FuelEU”. Baza danych FuelEU w swoim założeniu ma stanowić narzędzie ułatwiające wykonywanie wszelkich obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych, ograniczając tym samym obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw żeglugowych, tj. armatorów oraz weryfikatorów i innych właściwych organów w państwach członkowskich UE, które są obowiązane do realizacji wymagań określonych w rozporządzeniu FuelEU Maritime.

Przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime stosuje się bezpośrednio, istnieje jednak potrzeba zapewnienia ich stosowania

poprzez wskazanie w krajowym porządku prawnym podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań administracji państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz wyposażenia tych podmiotów w odpowiednie narzędzia formalno-prawne umożliwiające ich realizację. Nowelizacja przepisów UZZM obejmuje wskazanie organów inspekcyjnych administracji morskiej, tj. dyrektorów urzędów morskich (dalej: „DUM”) jako podmiotów:

- 1) właściwych do realizacji wszelkich zadań związanych z egzekwowaniem wymagań rozporządzenia FuelEU Maritime w odniesieniu do statków pod polską banderą oraz statków o obcej przynależności zawijających do polskich portów oraz
- 2) odpowiedzialnych za egzekwowanie wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime w zakresie ograniczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach w odniesieniu do armatorów posiadających statki objęte zakresem rozporządzenia FuelEU Maritime.

W projektowanej ustawie przewiduje się dla DUM odpowiednie narzędzia formalno-prawne umożliwiające egzekwowanie wymagań rozporządzenia FuelEU Maritime zarówno w odniesieniu do statków pod polską banderą, jak i statków o obcej przynależności, zawijających do portów zlokalizowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Przewidziano również dla DUM instrumenty prawne umożliwiające przeprowadzanie dodatkowych (fakultatywnych) kontroli armatorów, dla których Rzeczypospolita Polska jest państwem administrującym oraz armatorów mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zgodnie z projektowanymi regulacjami DUM będą:

- 1) realizować zadania związane z inspekcją państwa portu (PSC), tj. czy statek objęty rozporządzeniem FuelEU Maritime posiada ważny dokument zgodności FuelEU, a w przypadku jego braku – nakładać administracyjne kary pieniężne lub wydawać decyzje o wydaleniu statku z portu, jeśli wystąpią okoliczności określone w art. 25 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia FuelEU Maritime;
- 2) realizować zadania związane z inspekcją państwa bandery (FSC) w odniesieniu do statków o polskiej przynależności, a w uzasadnionych przypadkach – wydawać decyzje o zatrzymaniu statku;
- 3) nakładać i egzekwować kary przewidziane w rozporządzeniu FuelEU Maritime na armatora w przypadku, gdy statek wykazuje deficyt zgodności lub dokonał niezgodnych z przepisami zawinięć do portu. Obliczenia weryfikatora dotyczące deficytu zgodności będą dla DUM podstawą do nałożenia na armatora tzw. „kary FuelEU” zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia FuelEU Maritime, w kwocie wynikającej z zastosowania wzorów określonych w części B załącznika IV tego rozporządzenia;
- 4) wystawiać dokument zgodności FuelEU po zweryfikowaniu, że wszystkie wymagane należności zostały przez armatora uiszczone;
- 5) koordynować wymianę informacji po otrzymaniu od statku zgłoszenia zamiaru korzystania z energii elektrycznej z lądu podczas cumowania statku w polskim porcie;
- 6) wydawać zarządzenia dotyczące wymogów dla portów w zakresie zapewnienia zasilania energią elektryczną z lądu dla statków zgodnie z przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime (zgodnie z art. 6 ust. 3 i 11 rozporządzenia FuelEU Maritime);
- 7) nakładać na armatorów administracyjne kary pieniężne (odrębne od „kar FuelEU”) za uchybienia stwierdzone podczas inspekcji PSC lub inspekcji FSC w odniesieniu do wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime w zakresie monitorowania i raportowania danych – w wysokości do 50 000 SDR;
- 8) przeprowadzać dodatkowe kontrole armatorów w zakresie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime (zgodnie z art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime).

Przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime wprowadzają system monitorowania i sprawozdawczości w zakresie ilości, rodzaju i współczynnika emisji pochodzących ze zużycia energii na statkach (zarówno w trakcie żeglugi, jak i podczas cumowania) oraz innych informacji na temat napędu i stosowanych technologii w celu osiągnięcia zgodności z dopuszczalną wartością intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Obowiązki w tym zakresie spoczywają na armatorach statków. Plany monitorowania i sprawozdania armatorów zgodnie z przepisami rozporządzenia podlegają weryfikacji przez niezależnych weryfikatorów. Aby zapewnić bezstronność i skuteczność weryfikatorów, zgodnie z przepisami UE, akredytować ich będą krajowe jednostki akredytujące. W UZZM wskazuje się Polskie Centrum Akredytacji (PCA) jako krajową jednostkę akredytacyjną w rozumieniu rozporządzenia FuelEU Maritime, odpowiedzialną za wykonywanie zadań związanych z akredytacją weryfikatorów. Przewidziano, że PCA przy wykonywaniu zadań wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime będzie ściśle współpracować z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej np. w procesie opracowywania programu akredytacji oraz w zakresie wymiany informacji m.in. o udzielonych, zawieszonych albo cofniętych akredytacjach.

Na podstawie danych i innych istotnych informacji monitorowanych i rejestrowanych przez armatorów, niezależni weryfikatorzy będą obliczać średnioroczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oraz saldo zgodności statku w odniesieniu do wartości dopuszczalnej w danym okresie (art. 4 ust. 2 rozporządzenia

FuelEU Maritime), w tym wszelkie przypadki nadwyżki zgodności lub deficytu zgodności. Z uwagi na zbliżony zakres tematyczny i podobieństwo wymagań nakładanych rozporządzeniem FuelEU Maritime i rozporządzeniem 2023/957, Komisja Europejska przewidywała, że wnioski o akredytację w obu obszarach będą składać te same podmioty. Taka sytuacja ma miejsce w Rzeczypospolitej Polskiej, gdzie aktualnie akredytowany jest tylko jeden podmiot posiadający akredytację w obu obszarach. Podmiotem tym jest Polski Rejestr Statków S.A. (dalej: „PRS”). Zgodnie z przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime, w przypadku, gdy obliczenia potwierdzą spełnienie wymagań - weryfikator powinien wystawić dla statku dokument zgodności FuelEU oraz zarejestrować go w bazie danych FuelEU.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime (art. 26 ust. 1), ze względu na znaczenie konsekwencji (znaczną wysokość „kar FuelEU”), jakie obliczenia dokonane przez weryfikatorów mogą mieć dla armatorów, powinni oni mieć prawo do złożenia wniosku o przegląd obliczeń i pomiarów dokonanych przez weryfikatorów do właściwego organu w państwie członkowskim Unii Europejskiej, w którym weryfikator uzyskał akredytację. Z uwagi na fakt, że aspekty związane z obliczeniami dotyczącymi emisji gazów cieplarnianych są zagadnieniem wysoce specjalistycznym, proponuje się przypisanie zadania rozpatrzenia wniosku armatora o weryfikację obliczeń dokonanych przez weryfikatora jednemu wyspecjalizowanemu w tym zakresie ośrodkowi w Rzeczypospolitej Polskiej – Krajowemu Ośrodkowi Bilansowania i Zarządzania Emisjami (dalej: „KOBiZE”) działającemu w strukturach Instytutu Ochrony Środowiska Państwowego Instytutu Badawczego, którego zadania określone zostały w art. 3 ustawy z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673 oraz z 2024 r. poz. 834 i 1940). KOBiZE jest jedyną instytucją dysponującą odpowiednią wiedzą m.in. do opracowywania wskaźników emisji na jednostkę wyprodukowanego towaru, zużytego paliwa lub surowca (art. 3 ust. 2 pkt 8 ww. ustawy), a także mającą odpowiednie zaplecze kadrowe w tym zakresie.

Nowelizacja UZZM obejmuje również mechanizm finansowania NFOŚiGW ze środków pochodzących z „kar FuelEU” nakładanych przez DUM. Zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime, dochody z tytułu „kar FuelEU” uzyskane przez nakładające je państwa członkowskie Unii Europejskiej powinny zostać wykorzystane do promowania dystrybucji i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze transportu morskiego oraz do wspierania armatorów w realizacji ich celów w zakresie klimatu i ochrony środowiska. Projektowana ustawa przewiduje instrument prawny pozwalający na utworzenie dedykowanego programu w ramach NFOŚiGW, który umożliwi realizację ww. celów.

2) rozporządzenia 2023/957:

Rozporządzenie 2023/957 zmieniło rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.5.2015, str. 55) i wprowadziło wymóg monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych rodzajów gazów cieplarnianych (dotychczas tylko dwutlenek węgla, teraz również metan i podtlenek azotu) i emisji z dodatkowych typów statków (drobnicowce i statki offshore o pojemności brutto od 400 do 5000 jednostek oraz statki offshore o pojemności brutto powyżej 5000 jednostek) począwszy od 2024 r.

Zmiana techniczna (przewidująca aktualizację odwołania do rozporządzenia 2023/957 w ramach definicji „THETIS-MRV”) w UZZM pozwoli na wykonywanie przez administrację morską zadań związanych z inspekcją statków zawijających do polskich portów w oparciu o nowy rozszerzony zakres stosowania rozporządzenia 2015/757 znowelizowanego przepisami rozporządzenia 2023/957. Administracja morska będzie sprawdzała, czy na statku znajduje się dokument zgodności, który jest potwierdzeniem spełnienia wymogów rozporządzenia 2023/957 i czy nowe typy statków zawijających do portów zlokalizowanych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej również dopełniły obowiązków wynikających z ww. rozporządzenia.

3) gospodarowania odpadami ze statków:

W ramach nowelizacji przepisów UZZM proponuje się doprecyzowanie kwestii związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków np. w zakresie możliwości udzielania przez urzędy morskie statkom zwolnień z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej. Wprowadzenie zmian przyczyni się do zapewnienia jednoznaczności przepisów w zgodzie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 7.06.2019, str. 116), zwanej dalej: „Dyrektywą PRF” i zapobiegnie rozbieżnym interpretacjom w ww. zakresie.

Dodatkowo proponuje się uszczegółowienie aspektu tzw. „dostatecznej pojemności magazynowania” w kontekście zobowiązań w zakresie gospodarowania odpadami przez statki posiadające ww. zwolnienia.

4) o charakterze porządkującym:

Projektowana ustawa obejmuje również zmiany natury redakcyjnej, mające na celu zachowanie spójności legislacyjnej m.in. poprzez dodanie publikatora w odniesieniu do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (art. 1 pkt 1 lit. e); usunięcie odwołania do ust. 3 art. 16 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 126, 222 i 340) z uwagi na fakt jego uchylecia (art. 13e ust. 3); uchylenie pkt 11 w art. 36a pkt 23 w art. 37 UZZM oraz dodanie w art. 7 ust. 5a UZZM odniesienia do art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2024 r. poz. 1068 i 1933); zmianę brzmienia rozdziału 3A UZZM w związku z wprowadzeniem przepisów w zakresie podłączania się statków do zasilania energią elektryczną z lądu.

II. Zmiany ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska

W wyniku przeprowadzonej analizy dostępnych mechanizmów, które mogłyby posłużyć do realizacji celów określonych w art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime zaproponowano rozwiązanie, które zakłada wykorzystanie istniejących mechanizmów wsparcia projektów inwestycyjnych w ramach NFOŚiGW.

W związku z propozycją wprowadzenia do UZZM mechanizmu, który przewiduje przekazywanie do NFOŚiGW równowartości środków pochodzących z „kar FuelEU” za niespełnianie wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime, nakładanych na armatorów przez DUM, zaproponowano stosowne zmiany w POŚ, polegające na bezpośrednim wskazaniu NFOŚiGW jako dysponenta tych środków. Zgodnie z art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime państwa członkowskie UE mają zapewnić, aby dochody uzyskane z „kar FuelEU” były wykorzystywane do wspierania szybkiego wdrażania i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim poprzez stymulowanie produkcji większych ilości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, ułatwianie budowy odpowiednich obiektów do bunkrowania lub infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu w portach i wspieranie rozwoju, testowania i wdrażania we flocie najbardziej innowacyjnych technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji. Intencją proponowanego rozwiązania jest stworzenie programu finansowania ww. obszarów w ramach NFOŚiGW, do którego będą przekazywane bezpośrednio środki pochodzące z „kar FuelEU”.

Faktyczna wartość wpływów z „kar FuelEU” jest trudna do oszacowania ze względu na wiele zmiennych, których ustawodawca nie mógł przewidzieć w momencie tworzenia przepisów ustawowych. „Kary FuelEU” zostaną po raz pierwszy obliczone przez niezależnych weryfikatorów i zapłacone przez armatorów w czerwcu 2026 r. Na wysokość „kar FuelEU” wpływa wiele czynników, m.in.: intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii przez statki różni się między poszczególnymi typami statków (na którą wpływa m.in. efektywność energetyczna statku, wiek statku, rodzaj zastosowanego paliwa, prędkość podczas rejsu, ilość przewożonego ładunku itd.), trasy żeglugowe (50% zużycia energii podczas rejsów do i z portów UE i EOG oraz 100% emisji podczas rejsów wewnątrz UE i EOG i podczas postoju/cumowania w portach UE i EOG;), zastosowanie przez armatora mechanizmu pożyczania nadwyżek zgodności zgodnie z art. 20 rozporządzenia FuelEU Maritime lub łączenia sald zgodności różnych statków we flocie różnych armatorów razem (art. 21 rozporządzenia FuelEU Maritime).

Należy się spodziewać, że przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime wpłyną na zwiększoną fluktuację floty, tj. wycofywanie z eksploatacji niektórych statków i zastąpienie ich bardziej efektywnymi w obszarze redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych. W chwili obecnej w bazie THETIS-MRV Rzeczypospolita Polska jest wskazana jako państwo administrujące dla 17 przedsiębiorstw żeglugowych, które eksploatują łącznie 110 statków. Na potrzeby wycień przyjęto, że „kary FuelEU” zostaną nałożone na 50 % statków, tj. 55 decyzji o nałożeniu „kar FuelEU” w danym roku.

III. Zmiany ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m

Zmiany w URJ proponowane są celem doprecyzowania przepisów w kontekście wyłączeń przewidzianych przepisami UDE i wyraźnego wskazania w przepisach Systemu REJA24 jako elektronicznego rozwiązania techniczno-organizacyjnego umożliwiającego wnoszenie i doręczanie korespondencji elektronicznej.

Zgodnie z art. 3 pkt 1 lit. d UDE przepisów ustawy nie stosuje się do doręczania korespondencji, jeżeli przepisy odrębne przewidują wnoszenie lub doręczanie korespondencji z wykorzystaniem innych niż adres do doręczeń elektronicznych rozwiązań techniczno-organizacyjnych, w szczególności na konta w systemach teleinformatycznych obsługujących postępowania sądowe lub do repozytoriów dokumentów. System teleinformatyczny, w którym prowadzony jest rejestr zgodnie z art. 14 ust. 1 URJ powstał wraz z modułem elektronicznej skrzynki podawczej. Umożliwia on stworzenie konta interesanta i realizację usług elektronicznych umożliwiających rejestrację jednostki, aktualizację danych rejestrowych, w tym zgłoszenia zawiadomienia, dotyczącego zbycia lub nabycia jednostki i jej wyrejestrowania oraz uzyskania odpisu lub wyciągu z rejestru. Jest to zatem system dedykowany obsłudze wniosków składanych do organów rejestrujących (OR)

w rozumieniu przepisów URJ.

Przepisy URJ są bardzo ogólne i wskazują jedynie na możliwość składania wniosku do OR w postaci elektronicznej. Aby zapobiec rozbieżnym interpretacjom należy w przepisach URJ wyraźnie wskazać system REJA24 jako właściwy do załatwiania tego rodzaju spraw. Takie rozwiązanie jest korzystne zarówno dla interesantów (elektroniczne formatki wniosków, możliwość skorzystania z pomocy kontekstowej podczas wypełniania wniosku), jak dla organów rejestrujących, które w systemie prowadzą całą dokumentację sprawy i nie będą musiały dublować dokumentacji, a także z uwagi na fakt, że doręczenia w Systemie REJA24 są dla OR bezpłatne, a zatem OR nie będą musiały ponosić kosztów związanych z korzystaniem z systemu e-doręczeń w obszarze wniosków składanych w oparciu o przepisy URJ. Mając na względzie liczbę rozpatrywanych miesięcznie wniosków przekraczającą 2000, jest to zmiana istotna, przyczyniająca się do wzrostu efektywności pracy OR i skrócenia czasu obsługi interesantów.

W dobie aktualnie panującej w basenie Morza Bałtyckiego sytuacji geopolitycznej, celem zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, niezbędne wydaje się wprowadzenie delegacji ustawowej dla Rady Ministrów umożliwiającej określenie w drodze rozporządzenia, zakazów i ograniczeń w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających o długości do 24 m. Niezbędne wydaje się również, uzupełnienie katalogu przesłanek dla wydania decyzji o odmowie wpisu do rejestru oraz katalogu przesłanek umożliwiających wyrejestrowanie jednostki z urzędu.

Przewidziano również mechanizmu umożliwiający OR zasięgnięcie opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych – jako organów właściwych kompetencyjnie, jeżeli OR powziął podejrzenie, że mogą zachodzić przesłanki do wydania decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru lub wykreślenia jednostki z rejestru, bowiem jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego. Podkreślić należy, że OR nie powinien korzystać z tego trybu, jeśli materiał dowodowy nie wzbudza podejrzeń, że przesłanki wymienione w art. 9 ust. 4 pkt 4 oraz art. 11 ust. 1 pkt 3 URJ mogą zachodzić.

IV. Zmiany ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków

Projektowane zmiany służą doprecyzowaniu przepisów krajowych w zakresie gospodarowania odpadami ze statków i przyczynią się do bardziej efektywnej realizacji wymogów określonych w Dyrektywie PRF, która została transponowana do krajowego porządku prawnego poprzez ustawę PRF. Zaproponowane zmiany, mające charakter porządkujący są ukierunkowane na rozwiązanie trudności, które zostały zidentyfikowane przez administrację morską Rzeczypospolitej Polskiej oraz podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi w okresie stosowania przepisów ww. ustawy, tj. od dnia 14 września 2022 r.

W projekcie ustawy zaproponowano zmianę definicji portu lub przystani morskiej poprzez wyłączenie spod jej stosowania przystani plażowych, które ze względu na specyfikę charakteryzującą się znikomą aktywnością jednostek pływających nie są w stanie spełnić wymogów ustawowych (również przez administrację morską np. w zakresie przygotowywania Planów gospodarowania odpadami ze statków przez dyrektorów urzędów morskich dla tych lokalizacji). Gospodarka odpadami w przystaniach plażowych jest zintegrowana z systemami zbiórki odpadów komunalnych funkcjonującymi w gminach, w których są położone. Przyjęte nadmiarowe rozszerzenie na poziomie prawa krajowego definicji portu w ustawie PRF w stosunku do Dyrektywy PRF implikuje ww. trudności praktyczne dla administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, które wymagają korekty. Dodatkowo z zakresu ww. definicji wyłączono kotwicowiska, względem których nie mają zastosowania (na podstawie obowiązujących już przepisów) obowiązki armatorów dotyczących wcześniejszego powiadamiania o odpadach, zdawania odpadów oraz ponoszenia opłat.

Proponuje się zmianę mającą na celu uszczelnienie systemu gospodarowania odpadami ze statków, której głównym założeniem jest ograniczenie możliwości świadczenia usług w zakresie odbioru odpadów ze statków przez firmy zewnętrzne, które nie są włączone w portowe plany gospodarowania odpadami ze statków. W praktyce oznacza to, że tylko firmy mające stosowne upoważnienia od zarządów portów będą mogły świadczyć usługi odbioru odpadów z zawijających do portów statków. Pozwoli to na weryfikację spełniania określonych wymogów środowiskowych przez administrację morską oraz umożliwi podmiotom zarządzającym portami kontrolę prawidłowości realizacji obowiązków wynikających z ustawy PRF przez te podmioty.

Proponuje się również doprecyzowanie kwestii przeprowadzania szkoleń pracowników obsługujących portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków poprzez wskazanie, że to upoważnione przez porty firmy realizujące odbiór odpadów ze statków (na podstawie umów zawartych z portami) są zobligowane do przeprowadzenia takich szkoleń swoich pracowników oraz wprowadza się przepis sankcjonujący w tym zakresie.

Dodatkowo wprowadza się doprecyzowanie polegające na wskazaniu, że informacje nt. odbioru odpadów ze statków m.in.

dotyczące lokalizacji portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, wykazu odbiorców czy rodzajów odpadów, podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi przekazują do właściwych dyrektorów urzędów morskich, którzy posiadają możliwości techniczne wprowadzenia ww. danych do Narodowego Systemu SafeSeaNet. Wprowadzono również zmiany w zakresie przekazywania/udostępniania informacji nt. odbioru odpadów ze statków przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi.

W projekcie ustawy proponuje się także zmiany o charakterze porządkującym, obejmujące m.in. wskazanie częstotliwości kontroli podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz urzędy morskie, tak aby nie generować nadmiernych obciążeń administracyjnych dla ww. podmiotów, a jednocześnie pozwalającej zapewnić kontrolę administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej nad portami w zakresie gospodarki odpadami ze statków.

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

Ze względu na fakt, iż rozporządzenia unijne stosuje się bezpośrednio, nie wymaga się ich transpozycji do prawa krajowego. Jednakże istnieje potrzeba doprecyzowania niektórych wymogów z nich wynikających. Należy przyjąć, że rozwiązania przyjęte w innych krajach OECD/UE będą analogiczne.

Podobnie w zakresie przepisów dotyczących gospodarowania odpadami ze statków przyjęte w pozostałych państwach członkowskich UE rozwiązania także będą zbliżone, ponieważ zdeterminowane są koniecznością prawidłowej realizacji wymogów określonych w Dyrektywie PRF.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorstwa żeglugowe (armatorzy)	17	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/411 z dnia 30 stycznia 2024 r. w sprawie wykazu przedsiębiorstw żeglugowych wskazującego organ administrujący właściwy dla przedsiębiorstwa żeglugowego zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) – dane z bazy THETIS-MRV (stan na dzień 24 marca 2025 r.)	Umożliwienie przedsiębiorstwom żeglugowym realizowania obowiązków (np. złożenie planu monitorowania FuelEU, sprawozdania FuelEU) i praw (np. uzyskanie dokumentów zgodności FuelEU dla statków w swojej flocie) nałożonych przepisami prawa UE poprzez wskazanie w krajowym porządku prawnym organów odpowiedzialnych za realizację zadań i egzekwowanie obowiązków nałożonych na armatorów przepisami rozporządzeń: FuelEU Maritime oraz 2023/957.
Ministerstwo Infrastruktury	1	Ministerstwo Infrastruktury	Nadzór nad dyrektorami urzędów morskich w zakresie wykonywania obowiązków wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime, które w ramach proponowanych regulacji zostały przypisane do administracji morskiej. Rozpatrywanie odwołań od decyzji, w szczególności w zakresie nałożenia kar FuelEU, w drugiej instancji.
Dyrektorzy urzędów morskich	2	Ministerstwo Infrastruktury	Realizacja zadań organów inspekcyjnych w zakresie obowiązków nałożonych przepisami rozporządzeń:

			FuelEU Maritime oraz 2023/957 przez inspekcję państwa bandery (FSC) i inspekcję państwa portu (PSC). Zapewnienie przepływu informacji pomiędzy statkami a organami administracji morskiej, w tym potwierdzanie i rejestrowanie w bazie FuelEU niezgodnych zawinięć. Możliwość wydawania zarządzeń dotyczących wymogów dla portów w zakresie zapewnienia zasilania energią elektryczną z lądu dla statków zgodnie z przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime (art. 6 ust. 3 i 11). Realizowanie zadań i egzekwowanie obowiązków wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime w odniesieniu do armatorów, w tym nakładanie kar pieniężnych (tzw. „kar FuelEU”) za niespełnianie wymogów ww. rozporządzenia. oraz przeprowadzanie dodatkowych kontroli armatorów. Nakładanie odrębnych od „kar FuelEU” administracyjnych kar pieniężnych za uchybienia stwierdzone podczas inspekcji PSC lub FSC w odniesieniu do wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime oraz rozporządzenia 2023/957. Wydawanie armatorom dokumentów zgodności FuelEU. W zakresie ustawy PRF oraz UZZM – ujednoznacznienie przepisów związanych z gospodarką odpadami ze statków.
KOBiZE	1	Ministerstwo Infrastruktury.	Rozpatrywanie wniosków armatorów w trybie art. 26 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime o przegląd obliczeń weryfikatora akredytowanego przez polską jednostkę akredytującą oraz opiniowanie (na wniosek DUM)

			dokumentów dotyczących intensywności emisji podczas przeprowadzanych przez DUM dodatkowych kontroli armatorów zgodnie z art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime.
NFOŚiGW	1	Na podstawie POŚ.	Obowiązek opracowania i realizowania dedykowanego programu dla celów związanych z dekarbonizacją sektora transportu morskiego, służącego celom promowania dystrybucji i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz do wspierania armatorów w realizacji ich celów klimatycznych i środowiskowych.
Polskie Centrum Akredytacji (PCA)	1	Na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854 i 1089 oraz z 2025 r. poz. 179).	Akredytowanie weryfikatorów chcących posiadać uprawnienia do weryfikacji danych o emisyjności ze statków oraz określenie obowiązku informacyjnego zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime.
Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego	1	Rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.	Opiniowanie, jeżeli OR powziął podejrzenie, że mogą zachodzić przesłanki do wydania decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru lub wykreślenia jednostki z rejestru, bowiem jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego i wystąpił o opinię ABW.
Szef Agencji Wywiadu	1	Rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.	Opiniowanie, jeżeli OR powziął podejrzenie, że mogą zachodzić przesłanki do wydania decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru lub wykreślenia jednostki z rejestru, bowiem jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego i wystąpił o opinię AW.
Minister Obrony Narodowej	1	Rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.	Opiniowanie, jeżeli OR powziął podejrzenie, że mogą zachodzić przesłanki do wydania decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej

			do rejestru lub wykreślenia jednostki z rejestru, bowiem jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego i wystąpił o opinię MON.
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji	1	Rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.	Opiniowanie, jeżeli OR powziął podejrzenie, że mogą zachodzić przesłanki do wydania decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru lub wykreślenia jednostki z rejestru, bowiem jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego i wystąpił o opinię MSWiA.
Weryfikatorzy	16	PCA; KOBIZE	Wydawanie dokumentów zgodności FuelEU, potrzeba przestrzegania wymagań zgodnie ze specyfikacją wynikającą z ww. rozporządzenia oraz określenie trybu przekazywania dokumentów oraz sposobu uzyskania akredytacji. W zakresie rozporządzenia 2023/957 zwiększenie zapotrzebowania na usługi świadczone przez weryfikatorów, tj. plany monitorowania i raporty o emisjach na rzecz nowych typów statków (jeśli armator posiada takowe) oraz konieczność weryfikacji zagregowanych danych na poziomie armatora.
Organy rejestrujące w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, tj. starostowie, Polski Związek Żeglarski oraz Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego.	382 podmioty	Ministerstwo Infrastruktury	Rozpatrywanie wniosków w systemie REJA24 – tak, jak dotychczas. Dostarczanie korespondencji elektronicznej bez konieczności ponoszenia dodatkowych opłat wynikających z ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych. Wyrejestrowywanie jednostek z urzędu w przypadku wydania przez RM zakazów/ograniczeń.
Właściciele jachtów zarejestrowanych w rejestrze prowadzonym na podstawie przepisów	Około 83 000 jachtów.	Rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m – stan na dzień 2 stycznia 2025 r.	Możliwość składania wniosków w postaci elektronicznej – poprzez System REJA24, tak jak

ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (istniejące rejestracje).			dotychczas.
Właściciele jachtów składający wnioski o rejestrację w rejestrze prowadzonym na podstawie przepisów ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (przyszłe rejestracje).	Około 2000 wniosków miesięcznie.	Rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m – stan na dzień 21 stycznia 2025 r.	Możliwość składania wniosków w postaci elektronicznej – poprzez System REJA24, tak jak dotychczas.
Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, określone w art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796).	4	Ministerstwo Infrastruktury	Konieczność zapewnienia infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu zgodnie z wymaganiami art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE (rozporządzenie AFIR). Usprawnienie procesów związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków.
Porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.	28	Ministerstwo Infrastruktury	Usprawnienie procesów związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków.
Przystanie morskie.	50	Ministerstwo Infrastruktury	Usprawnienie procesów związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków.

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

Projekt ustawy został skierowany do konsultacji publicznych i opiniowania z terminem 30 dni na zgłaszanie uwag.

Konsultacje publiczne zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806).

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 oraz z 2024 r. poz. 1535) w procesie stanowienia prawa.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt ustawy otrzymały następujące podmioty, na które regulacja może oddziaływać, w tym armatorzy, uznane organizacje, podmioty zarządzające portami morskimi, instytucje związane z ochroną środowiska, a także inne instytucje potencjalnie zainteresowane rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie ustawy:

1. Polski Rejestr Statków S.A.;
2. American Bureau of Shipping Poland Sp. z o.o.;
3. Bureau Veritas Polska Sp. z o.o.;
4. Det Norske Veritas Poland Sp. z o.o.;
5. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
6. RINA Poland Sp. z o.o.;
7. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
8. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
9. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
10. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
11. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.;
12. Związek Małych Portów Morskich;
13. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
14. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
15. Związek Armatorów Polskich;
16. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych;
17. Polska Żegluga Morska;
18. Polska Żegluga Bałtycka S.A.;
19. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
20. STENA LINE Polska Sp. z o.o.;
21. UNITY LINE LIMITED Spółka z o.o. Oddział w Polsce;
22. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
23. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
24. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
25. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
26. Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu;
27. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
28. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich;
29. Polski Związek Żeglarski;
30. Morski Instytut Rybacki w Gdyni;
31. Krajowa Izba Gospodarcza;
32. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
33. Związek Powiatów Polskich;
34. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
35. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
36. TUV Rheinland Polska Sp. z o.o.;
37. Polcargo International Sp. z o.o.;
38. BSI GROUP POLSKA Sp. z o.o.;
39. GHG Professional Sp. z o.o.;
40. TUV SUD Polska Sp. z o.o.;
41. Weryfikator Andrzej Dubrawski Sp. j.;
42. PGA Advisory Sp. z o.o.;
43. NGE Cert Sp. z o.o.;
44. DNV Business Assurance Poland Sp. z o.o.;
45. Ernst&Young CertifyPoint B.V.;
46. VERIFIKACE CZ s.r.o.;
47. Aenor Polska Sp. z o.o.;
48. Bureau Veritas Czech Republic, spol. s.r.o.

Z uwagi na fakt, że projekt ustawy nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, nie podlegał on opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców.

Z uwagi na zakres projektu ustawy, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt ustawy nie podlegał opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców.

Projekt ustawy dotyczy spraw z zakresu rozwoju gospodarczego, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232, z późn. zm.), wobec

czego został przekazany do zaopiniowania przez RDS.

Projekt ustawy nie wymagał przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu ustawy.

Wyniki konsultacji publicznych zostały omówione w raporcie z konsultacji, zawierającym zestawienie przedstawionych stanowisk i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący, udostępnionym na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny, najpóźniej z dniem przekazania projektu ustawy na kolejny etap prac legislacyjnych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2024 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	1 2025	2 2026	3 2027	4 2028	5 2029	6 2030	7 2031	8 2032	9 2033	10 2034	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0,0 02	0,7 35	0,7 72	0,8 11	0,8 51	0,8 94	0,9 39	0,9 86	1,0 35	1,0 87	8,110
budżet państwa podatek dochodowy - nowe etaty DUM, MI	0,0 00	0,0 57	0,0 60	0,0 63	0,0 66	0,0 70	0,0 73	0,0 77	0,0 81	0,0 85	0,631
NFZ	0,0 00	0,1 12	0,1 18	0,1 24	0,1 30	0,1 36	0,1 43	0,1 50	0,1 58	0,1 66	1,238
FUS	0,0 00	0,4 48	0,4 70	0,4 93	0,5 18	0,5 44	0,5 71	0,6 00	0,6 30	0,6 61	4,935
FP	0,0 00	0,0 43	0,0 45	0,0 47	0,0 50	0,0 52	0,0 55	0,0 58	0,0 60	0,0 63	0,474
JST	0,0 00	0,0 76	0,0 79	0,0 83	0,0 87	0,0 92	0,0 96	0,1 01	0,1 06	0,1 12	0,833
Wydatki ogółem	0,0 64	0,1 740	0,8 81	0,9 03	0,9 26	0,9 49	0,9 73	0,9 97	1,0 22	1,0 47	18,715
etat MI	0,0 00	0,1 88	0,2 11	0,2 16	0,2 22	0,2 27	0,2 33	0,2 39	0,2 45	0,2 51	2,033
etaty DUM	0,0 00	1,4 86	1,6 65	1,7 06	1,7 49	1,7 93	1,8 37	1,8 83	1,9 30	1,9 79	16,028
etat PCA	0,0 64	0,0 66	0,0 67	0,0 69	0,0 71	0,0 73	0,0 74	0,0 76	0,0 78	0,0 80	0,654
Saldo ogółem	- 0,0 62	- 1,0 05	- 0,1 09	- 0,0 92	- 0,0 74	- 0,0 55	- 0,0 34	- 0,0 11	- 0,0 13	- 0,0 39	-10,605
JST	0 00	0,0 76	0,0 79	0,0 83	0,0 87	0,0 92	0,0 96	0,1 01	0,1 06	0,1 12	0,833

Źródła finansowania	Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów będą wymagały zwiększenia limitu wydatków w ramach części 21 – gospodarka morska celem zapewnienia finansowania nowych etatów (w urzędach morskich i w Ministerstwie Infrastruktury) koniecznych dla realizacji obowiązków związanych ze stosowaniem przepisów rozporządzenia FuelEU Maritime i rozporządzenia 2023/957.
---------------------	---

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	I. <u>Etaty</u> Wprowadzenie w życie projektowanych przepisów służących stosowaniu rozporządzenia FuelEU Maritime i rozporządzenia 2023/957 będzie wiązało się z następującymi kosztami dla administracji publicznej: Koszt dodatkowych 9 etatów w dwóch urzędach morskich, tj. zatrudnienie dodatkowych pracowników dedykowanych wypełnianiu zadań związanych z rozporządzeniem FuelEU Maritime (6 etatów – Urząd Morski w Szczecinie oraz 3 etaty dla Urzędu Morskiego w Gdyni). Organy terenowej administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, tj. dyrektorzy urzędów morskich, będą odpowiedzialni za wykonywanie zupełnie nowych (dodatkowych) zadań związanych z: wydawaniem decyzji administracyjnych nakładających „kary FuelEU” na armatora, którego statek wykazał deficyt zgodności lub dokonał niezgodnych z przepisami
--	---

zawinięć do portu;

- wydawaniem dla statków dokumentów zgodności FuelEU po uiszczeniu „kary FuelEU” przez armatora;
- przeprowadzaniem dodatkowych kontroli armatorów w zakresie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime;
- koordynacją działań związanych z informacją o zamiarze przyłączenia się statku do zasilania energią elektryczną z lądu oraz rejestrowanie w bazie danych FuelEU wyjątków z tym związanych;
- rejestrowaniem w bazie danych FuelEU powyższych informacji (o nałożeniu kary, o wydaniu dokumentu zgodności, o wynikach kontroli, o niezgodnych zawinięciach);
- weryfikacją dokumentów zgodności FuelEU na statku podczas inspekcji państwa portu albo inspekcji państwa bandery;
- nakładaniem administracyjnych kar pieniężnych na armatorów (odrębnych od „kar FuelEU”);
- wydawaniem decyzji o zatrzymaniu statku, o wydaleniu statku z portu, o odmowie wejścia do portu w przypadku statków nieposiadających dokumentów zgodności FuelEU Maritime.

Specyfika ww. zadań przypisanych DUM znacząco rozszerza obowiązki administracji morskiej w zakresie zapobiegania zanieczyszczania morza przez statki i uzasadnia zaangażowanie dodatkowych środków finansowych w części 21 – gospodarka morska, które zostaną przeznaczone na pokrycie wynagrodzeń dla zatrudnienia specjalistów, których kompetencje pozwolą na realizację nowych wymogów, tj.:

- specjalistów w dziedzinie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz stosowania nowych, zrównoważonych technologii, (które na obecnym etapie są nadal w fazie testów, więc wiedza na ich temat jest szczególnie poszukiwana i wysoko wyceniana na rynku pracy),
- analityków, którzy będą na bieżąco analizować dane dostępne w bazie danych FuelEU związane z obowiązkami nałożonymi na DUM w zakresie egzekwowania spełniania wymagań rozporządzenia FuelEU Maritime przez armatorów, dla których państwem administrującym jest Rzeczpospolita Polska m.in. w zakresie opracowywania planów monitorowania, przygotowywania sprawozdań z eksploatacji statku objętego planem monitorowania oraz
- osób posiadających kwalifikacje mechanika okrętowego i specjalisty od budowy kadłubów statków, niezbędnych do weryfikacji ewentualnych zniekształceń lub niezgodności danych, które mogłyby skutkować nieosiągnięciem dopuszczalnych wartości średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.

Z uwagi na fakt, że dotychczas administracja morska nie realizowała zadań określonych rozporządzeniami 2023/1805 i 2023/957, przedstawienie szczegółowych szacunków np. w zakresie liczby roboczogodzin wymaganych na realizację poszczególnych zadań przez pracowników urzędów morskich jest na obecnym etapie niemożliwe. Jednakże biorąc pod uwagę przyjęte w projekcie założenie, że 50% armatorów będzie podlegać „karze FuelEU” oznacza, że tylko to jedno z szeregu nowych, licznych zadań DUM będzie skutkowało obowiązkiem wydania 55 decyzji administracyjnych w ciągu 20 dni roboczych (właściwy organ państwa administrującego, tj. DUM jest zobowiązany rygorystycznymi terminami określonymi w rozporządzeniu FuelEU Maritime, które w praktyce oznaczają, że wszystkie decyzje administracyjne muszą być wydane w okresie między 1 maja a 1 czerwca danego roku rozliczeniowego).

Dodatkowo, należy podkreślić, że rozszerzenie zakresu rozporządzenia 2023/957 będzie skutkowało większą liczbą statków zawijających do polskich portów, które będą podlegać obowiązkowi wynikającemu z rozporządzenia 2023/957, a tym samym znacząco zwiększy się konieczność zaangażowania urzędów morskich w obszarze inspekcji państwa portu. Zróżnicowane zapotrzebowanie kadrowe dla urzędów morskich jest zdeterminowane wielkością floty armatorów przypisanych terytorialnie do właściwych DUM, które będzie miało wpływ na realizację zadań przez administrację morską w obszarze rozporządzenia FuelEU Maritime.

Koszt dodatkowego etatu w Ministerstwie Infrastruktury związany jest z koniecznością zatrudnienia w wymiarze 1 etatu eksperta realizującego zadania związane z wypełnianiem przez administrację obowiązków nałożonych rozporządzeniem FuelEU Maritime. Zadania MI zwiększają się m.in. o kompleksowy nadzór nad stosowaniem ww. rozporządzenia, które generuje nowe obowiązki dla administracji morskiej (m.in. w zakresie rozpatrywania odwołań od decyzji DUM o nałożeniu „kary FuelEU” i odrębnych administracyjnych kar pieniężnych oraz konieczności raportowania przez państwa członkowskie do KE zgodnie z art. 25 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime, w zakresie obowiązujących przepisów i wdrożonych na poziomie krajowym środków dotyczących egzekwowania ww. przepisów oraz wszelkich zmian w tym zakresie). Zwiększony zakres zadań dyrektorów urzędów morskich w obszarze ograniczania emisyjności transportu morskiego jako istotnego komponentu Europejskiego Zielonego Ładu determinuje konieczność zapewnienia odpowiedniego nadzoru poprzez wzmocnienie struktur kadrowych w ramach Ministerstwa Infrastruktury jako instytucji właściwej w sprawie gospodarki morskiej, które będzie odpowiedzialne również za współpracę z Komisją Europejską (na poziomie funkcjonujących grup eksperckich, np. ESSF Maritime Regulation Sub-group, COSS Expert Working Group on zero-emission requirements for energy), EMSA oraz innymi właściwymi organami państw administrujących dla statków zawijających do polskich portów, w celu zapewnienia skutecznego wykonania i przestrzegania rozporządzenia FuelEU Maritime. Dodatkowo, zgodnie z projektowaną ustawą MI będzie zobowiązane do współpracy z PCA przy wykonywaniu zadań wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime np. w procesie opracowywania programu akredytacji oraz w zakresie wymiany informacji m.in. o udzielonych, zawieszonych albo cofniętych akredytacjach dla weryfikatorów.

Szacuje się, że koszt dodatkowych etatów (przyjmując ceny stałe za 2024 r.) w skali roku wyniesie odpowiednio: urzędy morskie – 1 584 390,24 zł.; Ministerstwo Infrastruktury – 200 000 zł. Kwoty te uwzględniają całkowity koszt zatrudnienia, tj. część obowiązkowych składek na ubezpieczenia społeczne występujące po stronie pracodawcy, dodatkowe wynagrodzenie roczne (DWR) i pochodne od wynagrodzeń.

Podkreślić należy, że potrzeba zaangażowania dodatkowych środków na postulowane nowe etaty w ramach urzędów morskich jest związana z koniecznością utworzenia w strukturach ww. urzędów odrębnych zespołów oraz zatrudnienia pracowników (posiadających wysoce specjalistyczną wiedzę dot. paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, które nie są jeszcze powszechnie dostępne na rynku paliw żeglugowych) dedykowanych do realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy w zakresie wymagań rozporządzenia 2023/1805. Zatrudnienie dodatkowych specjalistów w urzędach morskich w ramach aktualnych zasobów finansowych nie jest możliwe, gdyż środki znajdujące się w dyspozycji ww. urzędów są wykorzystane w całości na wynagrodzenia dla pracowników realizujących ustawowe zadania nałożone na dyrektorów urzędów morskich. Należy zaznaczyć, że zadania wynikające z projektowanej ustawy są całkowicie nowymi zadaniami dla administracji morskiej znacząco wykraczającymi poza obowiązki przewidziane w przepisach ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786), które nie znajdowały do tej pory odzwierciedlenia w ramach dotychczas planowanego zatrudnienia w Służbie Cywilnej. Konieczność pozyskania przez urzędy doświadczonych ekspertów z dziedziny paliw i emisji gazów cieplarnianych oraz analityków z tego obszaru będzie wymagała konkurencyjnego wynagrodzenia. Brak odpowiedniego wsparcia kadrowego może skutkować brakiem wykonania obowiązków ustawowych nałożonych na polską administrację morską. Należy zauważyć, że zadania, które obecnie są realizowane przez urzędy morskie oraz nowe zadania wynikające z projektowanej ustawy nie będą mogły być wykonywane przez tych samych pracowników, z uwagi na aktualny brak kompetencji DUM w tym zakresie.

W obecnym stanie kadrowym urzędów morskich realizacja zobowiązań wynikających z rozporządzenia 2023/1805 nie będzie możliwa i będzie skutkować naruszeniem przepisów unijnych w zakresie ochrony środowiska morskiego przez administrację morską RP. Podkreślenia wymaga również fakt, że dyrektorom urzędów morskich zostało przypisane zadanie nakładania kar FuelEU i po weryfikacji ich uiszczenia wystawianie dokumentu zgodności FuelEU. Terminy przewidziane w przepisach UE są bardzo krótkie. Brak wystarczającej liczby wykwalifikowanych pracowników, którzy będą w stanie realizować te zadania stwarza istotne ryzyko dla polskich armatorów, których statki, bez ważnych dokumentów mogą zostać wydalone z europejskich portów.

Szczegółowa kalkulacja kosztów zatrudnienia dla urzędów morskich, Ministerstwa Infrastruktury została ujęta w zestawieniach tabelarycznych stanowiących załącznik do oceny skutków regulacji (OSR).

II. Założenia do obliczeń

Powyższe szacunkowe wyliczenia zostały przygotowane w oparciu o dane Ministerstwa Infrastruktury oraz sprawozdanie Szefa Służby Cywilnej za 2024 rok. Jednocześnie należy wskazać, że w odniesieniu do 2025 r. – w wysokości wynagrodzenia uwzględniono wzrost wynagrodzeń pracowników państwowej sfery budżetowej ustalony w ustawie budżetowej na rok 2024 z dnia 18 stycznia 2024 r. (Dz. U. poz. 122 i 1754) powiększone dodatkowo o koszty pracodawcy. W przypadku lat 2026-2034, z uwagi na brak możliwości przewidzenia ewentualnego poziomu wzrostu wynagrodzeń w kolejnych latach, do obliczenia wpływu na sektor finansów publicznych przyjęto średnioroczny wskaźnik wzrostu wynagrodzeń w państwowej sferze budżetowej określony w projekcie ustawy budżetowej na 2025 r.

Wejście w życie projektowanej ustawy implikuje konieczność rozszerzenia działalności krajowej jednostki akredytacyjnej, tj. Polskiego Centrum Akredytacji o zadania związane z akredytacją weryfikatorów w obszarze określonym rozporządzeniem 2023/1805 oraz nadzorem nad ich działalnością, a tym samym potrzebę zwiększenia zatrudnienia w wymiarze ¼ etatu. Osoba zatrudniona w tym zakresie odpowiedzialna będzie za prace nad przygotowaniem programu akredytacji oraz organizację prowadzenia procesu akredytacji podmiotów ubiegających się o uprawnienia do weryfikacji.

Zgodnie z ustawą o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2022 r. poz. 1854, z 2024 r. poz. 1089 oraz z 2025 r. poz. 179) Polskie Centrum Akredytacji prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, a koszty działalności, w tym wynagrodzenia pracowników, są pokrywane z przychodów PCA. PCA nie otrzymuje środków z budżetu państwa. Zatrudnienie dodatkowej osoby w ww. wymiarze wymagało będzie uwzględnienia w planie finansowym i zwiększenia wydatków w funduszu osobowym o 0,064 mln. zł. rocznie od 2025 r. Środki te przeznaczone będą na sfinansowanie dodatkowej ¼ etatu lub na wynagrodzenia dla osób, które otrzymają dodatkowe zadania w projektowanym zakresie. Biorąc pod uwagę, że plan finansowy PCA na 2025 r. został już zatwierdzony, po wejściu w życie niniejszej ustawy zostanie on zaktualizowany w części dotyczącej wydatków z funduszu osobowego o kwotę wskazaną powyżej. Zwiększenie to musi być utrzymane w kolejnych latach, zwiększane stosownie o wskaźnik wzrostu płac i będzie sfinansowane w ramach samodzielnej gospodarki finansowej PCA. Do oszacowania wydatków wzięto pod uwagę średnie wynagrodzenie jakiego oczekują kandydaci do pracy z ostatniego okresu z uwzględnieniem kosztów pracodawcy.

III. Wpływ z kar (NFOŚiGW / budżet państwa)

Dochód NFOŚiGW będą stanowiły „kary FuelEU” nakładane na armatorów statków przez DUM za niespełnianie wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime dotyczących redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Natomiast dochodem budżetu państwa będą administracyjne kary pieniężne (odrębne od „kar FuelEU”) za niespełnianie innych wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime, w tym brak posiadania ważnego dokumentu zgodności FuelEU. Na obecnym etapie nie ma możliwości realnego oszacowania ww. przychodów, dlatego też nie zostały one uwzględnione w skutkach finansowych projektowanych regulacji.

Oszacowanie wpływów z tytułu „kar FuelEU” nakładanych na armatorów statków jest na obecnym etapie bardzo trudne, ze względu na wiele zmiennych, których ustawodawca nie mógł przewidzieć w momencie tworzenia przepisów ustawowych. Należy w szczególności pamiętać, że:

- rozporządzenie FuelEU Maritime stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r., natomiast „kary FuelEU” zostaną po raz pierwszy obliczone przez niezależnych weryfikatorów i zapłacone przez armatorów w czerwcu 2026 r.,
- intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii przez statki różni się między poszczególnymi typami statków (na którą wpływa m.in. efektywność

	energetyczna statku, rodzaj zastosowanego paliwa, prędkość podczas rejsu, ilość przewożonego ładunku itd.). Na wysokość „kar FuelEU” mają również wpływ: - trasy żeglugowe (50% zużycia energii podczas rejsów do i z portów UE i EOG oraz 100% emisji podczas rejsów wewnątrz UE i EOG i podczas postoju/cumowania w portach UE i EOG; statki niezawijające do portów UE i EOG nie podlegają przepisom rozporządzenia FuelEU Maritime), - zastosowanie przez armatora mechanizmu pożyczania nadwyżek zgodności zgodnie z art. 20 rozporządzenia FuelEU Maritime lub łączenia sald zgodności różnych statków we flocie różnych armatorów razem (art. 21 rozporządzenia FuelEU Maritime). Celem przepisów UE jest zmobilizowanie armatorów do wymiany floty oraz inwestycji w technologie przyjazne dla środowiska. Spodziewanym efektem jest fluktuacja floty, tj. wycofywanie z eksploatacji niektórych statków lub czarterowanie statków innym podmiotom co sprawia, że niemożliwe jest także precyzyjne oszacowanie rodzaju i liczby statków objętych przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime, które będą wносиły opłaty z tytułu „kar FuelEU” do NFOŚiGW. Na podstawie aktualnej liczby i typów statków figurujących w bazie THETIS-MRV należących do przedsiębiorstw żeglugowych przypisanych do Rzeczypospolitej Polskiej, a także uwzględniając szacunki krajowej branży armatorów, ustawodawca oszacował wpływy z „kar FuelEU” na poziomie nieco ponad 12 milionów złotych rocznie w latach 2026 – 2030 oraz około 37 milionów złotych rocznie w latach 2031-2034, kiedy to cel redukcji intensywności emisji zostanie zwiększony do 6 %, kierując się poniższymi założeniami: - Rzeczypospolitej Polskiej przypisano 17 przedsiębiorstw żeglugowych eksploatujących 110 statków. - Przyjęto, że deficyt salda zgodności skutkujący koniecznością opłacenia „kary FuelEU” będzie dotyczył 50% floty, tj. 55 statków. - W zależności od typu statku przyjęto odpowiednio: - dla masowców, ro-paxów, chemikaliowców, pojazdowców, ro-rowców, zbiornikowców, gazowców i kontenerowców – 50 000 EUR, - dla drobnicowców i innych typów statków – 30 000 EUR. Dla celów przeliczeń przyjęto kurs 1 EUR = 4,60 PLN. Ponadto, od 2030 r. „kara FuelEU” może zostać powiększona dla kontenerowców i statków pasażerskich o liczbę niezgodnych z art. 6 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime zawinąć do portów UE lub EOG. Ponieważ na tę chwilę liczba niezgodnych zawinąć jest niemożliwa do oszacowania z uwagi na brak danych o liczbie statków przypisanych do Rzeczypospolitej Polskiej, wpływających do portów UE i EOG, które od 2030 r. będą posiadały system umożliwiający podłączenie ich urządzeń pokładowych do zasilania energią elektryczną z lądu (<i>onshore power supply</i> – OPS) lub będzie posiadało technologię bezemisijną, w wyliczeniach pominięto tę zmienną. Przy określaniu szacunków dochodów JST (z tytułu podatku dochodowego) uwzględniono regulacje zawarte w ustawie z dnia 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 1572 i 1717).
--	--

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	–	–	–	–	–	–	–
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	–	–	–	–	–	–	–
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	–	–	–	–	–	–	–

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy
Niemierzalne	Nie dotyczy	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane regulacje nie będą mieć wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, biorąc pod uwagę, że obowiązki nakładane na armatorów (np. ograniczanie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach objętych rozporządzeniem FuelEU Maritime, przedkładanie planów monitorowania oraz działania związane z monitorowaniem i sprawozdawczością, poddawanie się dodatkowym kontrolom prowadzonym przez DUM) oraz podmioty zarządzające portami na terenie Unii Europejskiej, wynikają z rozporządzenia FuelEU Maritime, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Projektowana ustawa ma na celu wyłącznie wyznaczenie właściwych organów za egzekwowanie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime oraz rozporządzenia 2023/957, określenie zakresu kompetencji tych organów, a także określenie kar za niestosowanie przepisów ww. rozporządzeń. Jednakże środki pochodzące z „kar FuelEU”, tj. nieco ponad 12 milionów złotych rocznie w latach 2026-2030 i odpowiednio około 37 milionów złotych rocznie w latach 2031-2034 będą za pośrednictwem programu NFOŚiGW wydatkowane na cele wspierania szybkiego wdrożenia i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim, ułatwianie budowy odpowiednich obiektów do bunkrowania lub infrastruktury OPS w portach i wspieranie rozwoju, testowania i wdrażania we flocie najbardziej innowacyjnych technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych. W zakresie regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, ustawodawca proponuje zmianę mającą na celu uszczelnienie systemu gospodarowania odpadami ze statków, której głównym założeniem jest ograniczenie możliwości świadczenia usług w zakresie odbioru odpadów ze statków przez firmy zewnętrzne, które nie są włączone w portowe plany gospodarowania odpadami ze statków przyjmowane przez podmioty zarządzające portami. W praktyce oznacza to, że tylko firmy mające stosowne upoważnienia od zarządów portów będą mogły świadczyć usługi odbioru odpadów z zawijających do tych portów statków. Pozwoli to na weryfikację spełniania określonych wymogów środowiskowych oraz umożliwi podmiotom zarządzającym portami kontrolę prawidłowości realizacji obowiązków wynikających z ustawy PRF przez firmy odbierające odpady. Dodatkowo zwiększa się efektywność kontroli administracji morskiej w tym zakresie. Regulacje nie będą miały bezpośredniego wpływu na rodzinę, obywateli (w tym osoby starsze i niepełnosprawne) oraz gospodarstwa domowe. Proponowane regulacje zapewnią pewność otoczenia prawnego na poziomie krajowym w celu realizacji przepisów prawa unijnego.	

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

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☒ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne: informacyjne, sprawozdawcze ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

Obowiązki informacyjne związane z wypełnianiem zobowiązań wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime (do których realizacji Rzeczpospolita Polska jako państwo członkowskie UE jest zobowiązana) będą realizowane za pośrednictwem unijnej bazy danych FuelEU. Nowe dokumenty to plan monitorowania i sprawozdanie na potrzeby rozporządzenia FuelEU Maritime, a nowe procedury są związane z wydawaniem decyzji administracyjnych w sytuacji, gdy należąca jest „kara FuelEU” oraz ewentualnymi dodatkowymi kontrolami dokumentów uprzednio ocenionych przez niezależnych weryfikatorów jako zgodnych z rozporządzeniem FuelEU Maritime. Dodatkowo, państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane do opracowywania i podawania do wiadomości publicznej sprawozdania dotyczącego wykorzystania dochodów uzyskanych z kar w okresie pięciu lat poprzedzających rok każdego takiego sprawozdania, w tym informacje na temat beneficjentów i poziomu wydatków dotyczących celów wymienionych powyżej. Pierwszy rok sprawozdawczy to 2026 r. Wszystkie ww. obowiązki wynikają jednak z przepisów UE, które mają bezpośrednie zastosowanie.

Projektowane regulacje implikują nowe obowiązki dla organów administracji morskiej (dyrektorów urzędów morskich), MI oraz KOBiZE w zakresie realizacji wymogów określonych w rozporządzeniu FuelEU Maritime np.:

- weryfikacja w trakcie inspekcji PSC lub FSC na statku dokumentu zgodności FuelEU i następnie ewentualna decyzja o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej, zatrzymaniu statku lub nakazie opuszczenia portu,
- koordynacja działań związanych z informowaniem o zamiarze przyłączenia się statku do zasilania energią elektryczną z lądu oraz rejestrowanie w bazie danych FuelEU wyjątków z tym związanych,
- przeprowadzanie dodatkowych kontroli, o których mowa w art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime przez DUM,
- nakładanie na armatorów „kar FuelEU” oraz odrębnych administracyjnych kar pieniężnych przez DUM za naruszenia wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime,
- rozpatrywanie przez MI odwołań od decyzji DUM w sprawie nałożenia „kar FuelEU” i odrębnych administracyjnych kar pieniężnych nakładanych przez DUM,
- wydawanie dokumentów zgodności FuelEU przez DUM w sytuacji, gdy armator uiścił wymaganą „karę FuelEU”,
- rozpatrywanie przez KOBiZE wniosków armatorów o dokonanie przeglądu obliczeń i pomiarów dokonanych przez niezależnych weryfikatorów zgodnie z art. 26 rozporządzenia FuelEU Maritime,
- opiniowanie KOBiZE na wniosek DUM w procesie przeprowadzanych dodatkowych kontroli.

9. Wpływ na rynek pracy

Wpływ projektowanych regulacji na rynek pracy jest marginalny. Przewidywane jest minimalne zwiększenie zatrudnienia w administracji morskiej.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne	☐ demografia	☒ informatyzacja
☒ sytuacja i rozwój regionalny	☒ mienie państwowe	☐ zdrowie
☒ inne: zatrudnienie		

Omówienie wpływu Jednym z głównych celów niniejszego projektu ustawy jest dostosowanie przepisów krajowych celem efektywnego wdrożenia rozporządzenia FuelEU Maritime (jako elementu przyjętej polityki klimatycznej na poziomie UE), co w konsekwencji pozwoli na zmianę zapotrzebowania na paliwa morskie w kierunku tych mniej emisyjnych.

Wpływ może zostać oszacowany na podstawie oceny wpływu przygotowanej przez Komisję Europejską do projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej oraz decyzji (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i do rozporządzenia (UE) 2015/757.

Zmiany w URJ mają na celu usprawnienie systemów informatycznych prowadzonych m.in. na potrzeby rejestracji ww. jednostek rekreacyjnych, dostępnych dla wszystkich interesariuszy/wnioskodawców. Z uwagi na ilość przyjmowanych wniosków przez polską administrację (około 2000 wniosków miesięcznie) przewiduje się znaczące ułatwienie kwestii proceduralnych w tym zakresie. Dodatkowo proponowane w URJ rozwiązania przewidujące zaangażowanie Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych w procesie

	rejestracji przez OR jednostek do pływających o długości do 24 m, a także wskazanie upoważnienia ustawowego dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia w tym zakresie, mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej w aktualnie newralgicznej sytuacji geopolitycznej w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Proponowane zmiany legislacyjne w zakresie gospodarki odpadami ze statków ukierunkowane są na osiągnięcie założonych celów w tym zakresie, tzn. ograniczanie zanieczyszczenia środowiska morskiego. Przewidziane w projekcie ustawy rozwiązania mają na celu usprawnienie funkcjonowania podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi oraz zapewnienie skutecznego systemu kontroli administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w tym zakresie. Projektowane przepisy determinują konieczność zwiększenia zatrudnienia w strukturach administracji publicznej (urzędy morskie, Ministerstwo Infrastruktury), które jest niezbędne do prawidłowej realizacji wymogów określonych w rozporządzeniu FuelEU Maritime.
--	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się, że projekt ustawy wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia jego ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej.

W ocenie ustawodawcy zaproponowany okres *vacatio legis* jest odpowiedni, aby podmioty zobowiązane przepisami projektowanej ustawy miały możliwość zapoznania się z nowymi przepisami oraz proponowanymi zmianami. W odniesieniu do projektowanego art. 20g ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki dotyczącego obowiązku przekazywania przez statek przed wejściem do portu należącego do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) lub do innego portu dysponującego infrastrukturą do zasilania statków energią elektryczną z lądu, informacji o zamiarze przyłączenia statku do zasilania energią elektryczną z lądu wraz z informacją o zapotrzebowaniu ilościowym na energię podczas zawinięcia do portu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej, proponuje się, aby wejście w życie tego przepisu było wprost powiązane z terminem wskazanym w art. 6 rozporządzenia FuelEU Maritime określającym dodatkowe wymogi dla statków dotyczące bezemisyjności w odniesieniu do energii wykorzystywanej podczas cumowania, tj. z dniem 1 stycznia 2030 r.

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

Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie nowelizacji UZZM w odniesieniu do przepisów związanych z ograniczaniem intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach nastąpi do dnia 31 grudnia 2028 r. i będzie prowadzona jednocześnie z ewaluacją Komisji do dnia 31 grudnia 2027 r. na podstawie sprawozdania z wyników oceny dotyczącej funkcjonowania rozporządzenia FuelEU Maritime w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Głównymi czynnikami branymi pod uwagę w procesie mierzenia efektów nowych regulacji prawnych w zakresie rozporządzenia FuelEU Maritime będzie liczba:

- 1) „kar FuelEU” oraz pozostałych administracyjnych kar pieniężnych nałożonych na armatorów za niezgodność z rozporządzeniem FuelEU Maritime;
- 2) wniosków o dofinansowanie projektów w obszarze dekarbonizacji transportu morskiego złożonych w ramach NFOŚiGW.

W terminie do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja została zobowiązana do dokonania przeglądu rozporządzenia 2023/957, uwzględniając doświadczenia zdobyte podczas jego wdrażania. Jednakże rozszerzony zakres rozporządzenia będzie miał zastosowanie do nowych typów statków od dnia 1 stycznia 2025 r. Zatem dane pochodzące z systemu THETIS-MRV umożliwiające ocenę postępów realizacji celów tego rozporządzenia będą dostępne w terminie późniejszym niż termin ewaluacji przewidziany w art. 22a rozporządzenia 2023/957.

W odniesieniu do proponowanych regulacji dotyczących gospodarowania odpadami ze statków ewaluacja efektów projektowanych zmian przepisów zostanie dokonana na podstawie funkcjonowania systemu odbioru odpadów ze statków. Miernikami wdrożenia wymogów w zakresie zdawania odpadów ze statków oraz funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków będą m.in. dane z inspekcji prowadzonych w tym zakresie, raporty składane przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi oraz dane dostępne w Narodowym Systemie SafeSeaNet. Głównymi czynnikami branymi pod uwagę w procesie ewaluacji przepisów będą: zmiana ilości odpadów zdawanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, a także ilość udokumentowanych uchybień.

W aspekcie dotyczącym tzw. e-doręczeń w procesie rejestracji jednostek rekreacyjnych objętych przepisami URJ oraz rozwiązań proponowanych w zakresie rejestrowania/wyrejestrowania w Systemie Reja24 głównym miernikiem

wprowadzenia nowych regulacji będzie bieżące funkcjonowanie starostów oraz właściwych związków sportowych jako organów rejestrujących, a także liczba wydanych decyzji o rejestracji/wyrejestrowaniu dla jednostek pływających do 24 m.

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

Zestawienia tabelaryczne obliczeń na potrzeby etatów dla MI, DUM i PCA.