

U S T A W A

z dnia.....2025 r.

o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw^{1),2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w pkt 1 w lit. e po wyrazach „Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie” dodaje się wyrazy „(Dz. U. z 2020 r. poz. 1800 oraz z 2022 r. poz. 677)”;
 - 2) w art. 4:
 - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) armator – oznacza:

 - a) podmiot, o którym mowa w prawie 1 ust. 2 rozdziału IX Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 i 2029, z 2017 r. poz. 142 oraz z 2024 r. poz. 1778), w przypadku statków, do których stosuje się postanowienia tej konwencji, albo
 - b) właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub czarterujący statek, prowadzącą we własnym imieniu działalność w środowisku morskim przy użyciu własnego lub cudzego statku;”
 - b) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 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) oraz 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).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawę z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

- „9) THETIS-EU – oznacza unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA”, będący elektronicznym narzędziem do raportowania i wymiany informacji o wynikach kontroli przeprowadzanych zgodnie z przepisami: niniejszej ustawy, ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1250) oraz decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55), zwanej dalej „decyzją 2015/253”, wykorzystujący informacje z systemów SafeSeaNet;”,
- c) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
- „9a) THETIS-MRV – oznacza unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez EMSA będący elektronicznym narzędziem do raportowania i wymiany informacji w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem 2015/757”, wykorzystujący informacje z systemów monitorowania ruchu statków SafeSeaNet, a także obejmującą elektroniczną bazę danych, zwaną dalej „bazą danych FuelEU”, o której mowa w art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 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), zwanym dalej „rozporządzeniem 2023/1805;”,
- d) pkt 14 otrzymuje brzmienie:
- „14) port lub przystań morska – oznacza port lub przystań morską w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796), z wyłączeniem przystani plażowej w rozumieniu art. 2 pkt 2a tej ustawy;”,
- e) w pkt 24 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 25–33 w brzmieniu:

- „25) emisje gazów cieplarnianych – oznaczają emisje gazów cieplarnianych w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/1805;
 - 26) technologia bezemisyjna – oznacza technologię bezemisyjną w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/1805;
 - 27) zużycie energii na statku – oznacza zużycie energii na statku w rozumieniu art. 3 pkt 17 rozporządzenia 2023/1805;
 - 28) intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku – oznacza intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/1805;
 - 29) zasilanie energią elektryczną z lądu – oznacza zasilanie energią elektryczną z lądu w rozumieniu art. 3 pkt 24 rozporządzenia 2023/1805;
 - 30) weryfikator – oznacza weryfikatora w rozumieniu art. 3 pkt 27 rozporządzenia 2023/1805;
 - 31) dokument zgodności FuelEU – oznacza dokument zgodności FuelEU w rozumieniu art. 3 pkt 28 rozporządzenia 2023/1805;
 - 32) niezgodne z przepisami zawinięcie do portu – oznacza niezgodne z przepisami zawinięcie do portu w rozumieniu art. 3 pkt 32 rozporządzenia 2023/1805;
 - 33) baza danych FuelEU – oznacza elektroniczną bazę danych służącą do monitorowania zgodności z rozporządzeniem 2023/1805.”;
- 3) w art. 6 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
- „9) dla statków objętych rozporządzeniem 2023/1805 – w przepisach tego rozporządzenia.”;
- 4) w art. 7 w ust. 5a po wyrazach „art. 8 ust. 1” dodaje się wyrazy „lub art. 8a ust. 1”;
- 5) w art. 10:
- a) po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Odbiór odpadów ze statków, o którym mowa w ust. 7 następuje przez podmiot zarządzający portem lub przystanią albo upoważnionego przez niego odbiorcę odpadów ze statków.”;
 - b) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Dostateczną pojemność magazynowania, o której mowa w ust. 8 pkt 1 i 2, ustala właściwy dyrektor urzędu morskiego stosując metody, wskaźniki i kryteria określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/89 z dnia

21 stycznia 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 w odniesieniu do metody, którą należy stosować do obliczania dostatecznej pojemności magazynowania (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 1).”,

c) w ust. 10 skreśla się wyrazy „wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej”,

d) w ust. 16:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) statek jest włączony w ustalony harmonogram podróży z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów lub przystani morskich, w których ubiega się o zwolnienie;”,

– w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) które jest potwierdzone umową zawartą z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo upoważnionym przez niego odbiorcą odpadów ze statków oraz pokwitowaniami odbioru odpadów ze statków;”,

e) w ust. 17 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) informację o umowach zawartych z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo upoważnionym przez niego odbiorcą odpadów ze statków oraz o uiszczaniu opłat za odprowadzenie odpadów ze statków.”,

f) w ust. 18:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) kopię umowy lub umów o świadczeniu usług odbioru odpadów ze statków zawartych z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską, do którego zawija statek podczas rejsów na stałej linii żeglugowej albo upoważnionym przez niego odbiorcą odpadów ze statków, oraz kopie pokwitowań odbioru odpadów ze statków;”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) potwierdzenie przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską na terenie, którego są zdawane odpady ze statków, że upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków zapewniający odbiór tych odpadów posiada odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków, zgodnie z informacjami zawartymi w umowie, o której mowa w pkt 1;”,

– dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) kopię ustalonego harmonogramu podróży z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów lub przystani morskich, w których się ubiega o zwolnienie.”,

g) ust. 25 otrzymuje następujące brzmienie:

„25. Jeżeli statek nie posiada dostępnej dostatecznej pojemności magazynowania odpadów ze statków umożliwiającej zgromadzenie wszystkich kategorii odpadów znajdujących się na statku oraz odpadów, które powstaną w trakcie rejsu do następnego portu zawinięcia, statek ten mimo posiadania zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej, zdaje odpady ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i uiszcza opłatę dodatkową zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.”;

6) w art. 13e:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2, zawiera nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz numer telefonu służbowego dostawcy, a także określa rodzaje dostarczanych paliw z użyciem nomenklatury scalonej (kodów CN) oraz nazwy portów i przystani morskich, w których planowane jest dostarczanie poszczególnych paliw. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2, załącza się kopię koncesji na obrót paliwami oraz kopię zaświadczenia o rejestracji w Centralnym Rejestrze Podmiotów Akcyzowych, o którym mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 126, 222 i 340).”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do ostatniego dnia miesiąca następującego po każdym kwartale dostawca składa dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla miejsca dostaw sprawozdanie z działalności za dany kwartał, zawierające co najmniej informację o wyrażonej w tonach ilości paliwa i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach i przystaniach morskich, z uwzględnieniem zawartości siarki i kodów CN.”;

7) po art. 14 dodaje się art. 14a–14f w brzmieniu:

„Art. 14a. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port zawinięcia statku niezwłocznie wprowadza do bazy danych FuelEU informacje:

1) w przypadku gdy ma zastosowanie co najmniej jeden wyjątek określony w art. 6 ust. 5 rozporządzenia 2023/1805;

2) dotyczące niezgodnego z przepisami zawinięcia do portu.

2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla portu, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, może określić w drodze zarządzenia, że wymagania dla portów dotyczące zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną stosuje się do kontenerowców lub statków pasażerskich na kotwiczowisku, zgodnie z art. 6 ust. 11 rozporządzenia 2023/1805.

3. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje zarządzenie, o którym mowa w ust. 2 Komisji Europejskiej za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej co najmniej rok przed dniem jego wejścia w życie.

4. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port zawinięcia statku stwierdza na podstawie informacji uzyskanych od podmiotu zarządzającego portem należącym do sieci TEN-T lub portem, o którym mowa w art. 40a ust. 2, niezgodne z przepisami zawinięcie do portu, o którym mowa w art. 23 ust. 5 rozporządzenia 2023/1805 i niezwłocznie wprowadza informacje do bazy danych FuelEU, o których mowa w art. 23 ust. 7 rozporządzenia 2023/1805.

Art. 14b. 1. Polskie Centrum Akredytacji działające na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. 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) jest krajową jednostką akredytującą, o której mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, i wykonuje zadania tej jednostki określone w tym rozporządzeniu.

2. Polskie Centrum Akredytacji we współpracy z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej na potrzeby wymagania, o którym mowa w ust. 1, opracowuje szczegółowy program akredytacji jednostek oceniających zgodność oraz w miarę potrzeb, uwzględniając w szczególności wnioski z jego bieżącej realizacji, aktualizację tego programu.

3. Polskie Centrum Akredytacji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej informację o udzielonych akredytacjach, zmianach zakresu akredytacji oraz zawieszonych albo cofniętych akredytacjach w obszarze rozporządzenia 2023/1805 w terminie 14 dni od dnia podjęcia decyzji.

Art. 14c. 1. Po otrzymaniu od weryfikatora akredytowanego przez Polskie Centrum Akredytacji informacji, o których mowa w art. 16 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805

armator może złożyć wniosek o dokonanie przeglądu obliczeń i pomiarów przekazanych przez weryfikatora, o którym mowa w art. 26 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805 do Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

1) dane wnioskodawcy:

- a) nazwę armatora,
- b) adres i siedzibę,
- c) adres poczty elektronicznej lub numer telefonu, jeżeli je posiada;

2) dane statku, którego dotyczy wniosek:

- a) nazwę statku,
- b) numer IMO,
- c) nazwę weryfikatora;

3) okres sprawozdawczy, którego dotyczy wniosek;

4) wskazanie obliczeń, o których przegląd wnioskuje armator.

3. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami w terminie do 30 dni od dnia otrzymania wniosku, informuje armatora, weryfikatora, właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz właściwy organ państwa administrującego – jeśli państwem administrującym nie jest Rzeczpospolita Polska, o konieczności dokonania korekty obliczeń albo o braku takiej potrzeby.

4. W przypadku gdy po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami stwierdza konieczność dokonania korekty obliczeń przez weryfikatora, weryfikator jest obowiązany do przeprowadzenia ponownych obliczeń lub zaktualizowania informacji w bazie danych FuelEU w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji od właściwego dyrektora urzędu morskiego.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, informację tę Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami przekazuje również do Polskiego Centrum Akredytacji, wraz z wnioskiem o uwzględnienie tej informacji w ramach swoich działań nadzorczych nad weryfikatorami.

Art. 14d. 1. Po wydaniu dokumentu zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805 weryfikator niezwłocznie dokonuje jego rejestracji w bazie danych FuelEU.

2. Zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, w terminie 30 dni od dnia zarejestrowania przez weryfikatora w bazie danych FuelEU informacji dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, nakłada karę pieniężną na armatora objętego zakresem stosowania przepisów rozporządzeniem 2023/1805, którego statek:

- 1) nie zawijał do portów Unii Europejskiej, a jednocześnie pożytył zaliczkową nadwyżkę w poprzednim okresie sprawozdawczym,
 - 2) wykazuje deficyt zgodności w zakresie intensywności emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805,
 - 3) wykazuje deficyt zgodności w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805 z wyłączeniem określonym w art. 5 ust. 4
- obliczaną na podstawie wzorów określonych w części B załącznika IV do rozporządzenia 2023/1805.

3. Decyzja o nałożeniu kary, o której mowa w ust. 2 podlega natychmiastowemu wykonaniu.

4. Nałożenie kary, o której mowa w ust. 2, jest niezwłocznie odnotowywane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 23 ust. 7 rozporządzenia 2023/1805.

5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o nałożonej karze pieniężnej, o której mowa w ust. 2.

6. Armator uiszcza karę pieniężną, o której mowa w ust. 2, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wskazany w decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego o nałożeniu tej kary, w terminie określonym w tej decyzji. Armator niezwłocznie wprowadza dowód dokonania płatności do bazy danych FuelEU.

7. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o uiszczeniu należnej kary FuelEU w terminie 3 dni od daty wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji, o której mowa w ust. 2.

8. Właściwy dyrektor urzędu morskiego na podstawie informacji, o której mowa w ust. 7, wydaje dokument zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia

2023/1805 albo decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU – w przypadku niewiszczenia należnej kary FuelEU.

9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie rejestruje dokument zgodności FuelEU lub decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU.

Art. 14e. 1. Dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić dodatkowe kontrole armatorów, o których mowa w art. 17 rozporządzenia 2023/1805, w zakresie stosowania wymogów tego rozporządzenia.

2. W ramach przeprowadzanych dodatkowych kontroli dyrektor urzędu morskiego, może zasięgać opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami w zakresie kontroli sprawozdań FuelEU, sprawozdań z weryfikacji oraz obliczeń dokonanych przez weryfikatora, o których mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805.

3. Dyrektor urzędu morskiego z przeprowadzonej dodatkowej kontroli, o której mowa w ust. 1, sporządza sprawozdanie zgodnie z art. 17 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805. Sprawozdanie z dodatkowych kontroli zamieszcza się niezwłocznie w bazie danych FuelEU.

4. W przypadku gdy sprawozdanie z dodatkowych kontroli, o którym mowa w ust. 2, wykaże zniekształcenia, niezgodności lub błędy w obliczeniach skutkujące niezgodnością z wymogami określonymi w art. 4 lub art. 6 rozporządzenia 2023/1805, dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, nakłada karę pieniężną na armatora odpowiedzialnego za statek w okresie objętym dodatkowymi kontrolami w kwocie równej karze FuelEU lub zmodyfikowanej karze FuelEU płatnej w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji, zgodnie z zasadami przewidzianymi w art. 23 rozporządzenia 2023/1805.

5. W przypadku zidentyfikowania w toku przeprowadzanych dodatkowych kontroli niezgodności działań weryfikatora, o których mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805, dyrektor urzędu morskiego informuje niezwłocznie Polskie Centrum Akredytacji.

Art. 14f. 1. W sprawach, o których mowa w art. 14d oraz 14e, dla armatorów mających siedzibę na obszarze województw:

- 1) dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego – właściwym jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Szczecinie;
- 2) kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, podlaskiego, podkarpackiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego – właściwym jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Gdyni.

2. W przypadku armatora niemającego siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej właściwy jest dyrektor urzędu morskiego dla portu z największą częstotliwością zawinięć.

3. W przypadku, gdy nie jest możliwe ustalenie właściwości dyrektora urzędu morskiego na podstawie ust. 1 i 2, właściwość terytorialna jest ustalana na podstawie kryterium portu pierwszego zawinięcia.”;

- 8) w tytule rozdziału 3a dodaje się wyrazy „oraz w sprawie przyłączenia statku do punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu”;
- 9) po art. 20f dodaje się art. 20g w brzmieniu:

„Art. 20g. 1. Armator, kapitan statku objętego zakresem art. 6 rozporządzenia 2023/1805 lub jego przedstawiciel przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany przekazać dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu ze względu na port zawinięcia statku i podmiotowi zarządzającemu portem należącym do sieci TEN-T lub portem, o którym mowa w art. 40a ust. 2, informację o zamiarze przyłączenia statku do punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wraz z informacją o ilości zapotrzebowania na energię podczas zawinięcia do portu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej zgodnie z art. 6 ust. 8 rozporządzenia 2023/1805 oraz aktem wykonawczym, o którym mowa w akapicie trzecim art. 6 ust. 8 rozporządzenia 2023/1805.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, armator, kapitan statku lub jego przedstawiciel przekazuje za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.

3. Właściciel nabrzeża portu należącego do sieci TEN-T lub portu, o którym mowa w art. 40a ust. 2, zapewnia dostęp do infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu zgodnie z art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych

i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.9.2023, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem AFIR”.

4. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci TEN-T lub portem, o którym mowa w art. 40a ust. 2, przekazuje statkowi za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego informację o możliwości podłączenia się do zasilania energią elektryczną z lądu, o której mowa w ust. 1.”;

10) po art. 27 dodaje się art. 27a w brzmieniu:

„Art. 27a. 1. W przypadku stwierdzenia, w wyniku inspekcji statku o polskiej przynależności objętego rozporządzeniem 2023/1805, przeprowadzonej w polskim porcie, braku ważnego dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, dyrektor urzędu morskiego, po umożliwieniu armatorowi statku przekazania uwag, w drodze decyzji zatrzymuje statek. Decyzja o zatrzymaniu statku podlega natychmiastowemu wykonaniu.

2. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego doręcza decyzję kapitanowi statku niezwłocznie po zakończeniu inspekcji. Armatorowi oraz kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572).”;

11) w art. 34b po ust. 2 dodaje się ust. 3–6 w brzmieniu:

„3. W przypadku, gdy statek o obcej przynależności nie posiada ważnego dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze oraz w przypadku, gdy decyzje, o których mowa w art. 36aa ust. 7 i art. 37d, nie zapewniły zgodności z rozporządzeniem 2023/1805, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port zawinięcia statku wzywa armatora pisemnie do przedstawienia wyjaśnień i może w drodze decyzji, wydać nakaz opuszczenia portu zgodnie z art. 25 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805.

4. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, dyrektor urzędu morskiego powiadamia pisemnie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo bandery za pośrednictwem bazy danych FuelEU.

5. W przypadku, gdy statek o obcej przynależności został objęty nakazem opuszczenia portu państwa członkowskiego UE lub Europejskiego Obszaru

Gospodarczego, dyrektor urzędu morskiego wydaje zakaz wejścia do portu temu statkowi do czasu, aż statek wykaże posiadanie dokumentu zgodności FuelEU.

6. W przypadku stwierdzenia przez dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port zawinięcia statku niezgodności działań weryfikatora, o których mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805, informuje on niezwłocznie właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała tego weryfikatora.”;

12) w art. 35 w ust. 1 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 572)”;

13) w art. 36a uchyla się pkt 11;

14) w art. 36aa:

a) w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nie monitoruje emisji gazu cieplarnianego w rozumieniu art. 8 rozporządzenia 2015/757,”;

b) po ust. 6 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Jeżeli armator statku objętego zakresem stosowania przepisów rozporządzenia 2023/1805 nie posiada ważnego dokumentu zgodności FuelEU podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;

15) w art. 37 uchyla się pkt 23;

16) po art. 37c dodaje się art. 37d w brzmieniu:

„Art. 37d. Jeżeli armator statku objętego rozporządzeniem 2023/1805:

- 1) nie prowadzi monitorowania i raportowania danych w sposób określony w art. 7 ust. 1–3 rozporządzenia 2023/1805 lub nie przechowuje danych i dokumentacji w sposób określony w art. 7 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805,
- 2) nie monitoruje informacji, o których mowa w art. 15 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2023/1805, w sposób określony w tym przepisie,
- 3) nie przedkłada w terminie do dnia 31 stycznia okresu weryfikacji weryfikatorowi sprawozdania FuelEU, o którym mowa w art. 15 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805,
- 4) wbrew art. 8 rozporządzenia 2023/1805 nie przedkłada weryfikatorowi planu monitorowania lub nie przedkłada zmienionego planu monitorowania w przypadkach określonych w art. 9 ust. 2 oraz w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805,

5) wbrew art. 15 ust. 2 i art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805 przedstawia zawyżone bądź zaniżone, niekompletne, zniekształcone lub błędne dane lub obliczenia skutkujące niezgodnością z tym rozporządzeniem

– podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR za każde naruszenie w przypadku statku, którego dane dotyczą.”;

17) w art. 38 w ust. 1 i 2 wyraz „37c” zastępuje się wyrazem „37d”;

18) w tytule rozdziału 8 po wyrazie „obowiązujących” dodaje się przecinek i wyrazy „przepisy epizodyczne”;

19) dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„Art. 40a. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla portu, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną, może określić w drodze zarządzenia, że wymagania dotyczące podłączania do zasilania energią elektryczną z lądu stosuje się do statków zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805.

2. W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 1, określa się porty nieobjęte art. 9 rozporządzenia AFIR, wyposażone w dostępną infrastrukturę zasilania energią elektryczną z lądu zobowiązane do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną dla kontenerowców i statków pasażerskich o pojemności brutto (GT) powyżej 5000 jednostek cumujących w tych portach z terminem stosowania od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.

3. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje zarządzenie, o którym mowa w ust. 1, Komisji Europejskiej za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej co najmniej rok przed dniem jego wejścia w życie.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 400k w ust. 2:

a) pkt 1b otrzymuje brzmienie:

„1b) przyjmowanie programów priorytetowych, po uprzednim ich zaopiniowaniu przez ministra właściwego do spraw klimatu, a w przypadku programów priorytetowych dotyczących celów określonych w art. 23 ust. 11 akapit

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 834, 1089, 1222, 1847, 1853, 1881, 1914, 1940 i 1946 oraz z 2025 r. poz. 303.

pierwszy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 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 2023/1805” – także przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;”,

b) w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:

„6) sporządzanie i przekazywanie właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego informacji o wpłatach z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 14d ust. 2 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786), zawierających oznaczenie podmiotów dokonujących poszczególnych wpłat, tytuły i kwoty wpłat oraz daty wpływu poszczególnych wpłat na rachunek bankowy Narodowego Funduszu;

7) wykonywanie obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 11 akapit drugi rozporządzenia 2023/1805.”;

2) w art. 401 w ust. 7 w pkt 20 w lit. c po wyrazie „zdegradowanych” kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 21 w brzmieniu:

„21) wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 14d ust. 2 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.”;

3) w art. 401c:

a) po ust. 9c dodaje się ust. 9d w brzmieniu:

„9d. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 21, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznacza się na cele określone w art. 23 ust. 11 akapit pierwszy rozporządzenia 2023/1805.”,

b) w ust. 10 i w ust. 11 w zdaniu pierwszym wyrazy „ust. 1-5 i 8-9c” zastępuje się wyrazami „ust. 1-5 i 8-9d”.

Art. 3. 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 po ust. 3 dodaje się ust. 3a - 3b brzmieniu:

„3a. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić zakazy i ograniczenia w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających o długości do 24 m, jeżeli wymaga tego:

- 1) ważny interes polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) obronność i bezpieczeństwo Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) bezpieczeństwo publiczne lub porządek publiczny;
- 4) ważny interes gospodarczy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z postanowień umów międzynarodowych, w szczególności z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych, przyjętych na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych

3b. Zakazy i ograniczenia, o których mowa w ust. 3a, mogą dotyczyć w szczególności jednostek pływających będących przedmiotem własności lub współwłasności obywateli wskazanych państw lub podmiotów mających siedzibę w tych państwach.”;

2) w art. 6:

a) w ust. 1 pkt 2 w lit. a po tiret drugie dodaje się tiret trzecie w brzmieniu:

„- obywatelstwo (obywatelstwa) - w przypadku osób fizycznych, ”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wniosek lub inne pismo w sprawach o rejestrację wnosi się na piśmie. Mogą one być złożone do organu rejestrującego osobiście albo przez przedstawiciela ustawowego lub pełnomocnika w postaci:

- 1) papierowej – w siedzibie organu rejestrującego; albo
- 2) elektronicznej za pośrednictwem konta wnioskodawcy utworzonego w systemie teleinformatycznym, w którym prowadzony jest rejestr.”,

b) dodaje się ustępy 5a–5d w brzmieniu:

„5a. Jeżeli wniosek lub inne pismo zostało utrwalone w postaci papierowej organ rejestrujący wprowadza jego odwzorowanie do rejestru w postaci elektronicznej.

5b. Organ rejestrujący doręcza wnioskodawcy pisma w postaci:

- 1) papierowej – przesyłką rejestrowaną, o której mowa w art. 3 pkt 23 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366), albo przez swoich pracowników lub przez inne upoważnione osoby lub

organy albo przez operatora wyznaczonego z wykorzystaniem publicznej usługi hybrydowej, o której mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1045 i 1841), jeżeli wniosek lub inne pismo zostało wniesione przez wnioskodawcę w postaci papierowej;

- 2) elektronicznej – za pośrednictwem konta wnioskodawcy utworzonego w systemie teleinformatycznym, jeżeli wniosek lub inne pismo zostało wniesione przez wnioskodawcę w postaci elektronicznej.

5c. Do doręczania pism w postaci określonej w ust. 5b pkt 1 stosuje się przepisy art. 40–48 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572).

5d. Do ustalenia daty doręczenia, o którym mowa w ust. 5b pkt 2, stosuje się art. 42 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych, zaś w zakresie warunków wystawienia dowodów otrzymania, stosuje się odpowiednio art. 41 ust. 1–3 tej ustawy.”,

- f) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Do doręczenia pism drogą elektroniczną stosuje się przepisy ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych w zakresie określonym w ustawie.”;

- 3) w art. 9:

- a) w ust. 1a po wyrazach „Dz. U. z 2023 r. poz. 1355” dodaje się wyrazy „oraz z 2024 r. poz. 1688”,

- b) w ust. 4:

– pkt 3 dodany przez art. 10 pkt 1 ustawy z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 261) oznacza się jako pkt 4,

– po pkt 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) obowiązuje zakaz lub ograniczenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 3a.”,

- c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a-4b w brzmieniu:

„4a. Wydając decyzje, o których mowa w ust. 4 pkt 4, organ rejestrujący może zasięgnąć opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa

Agencji Wywiadu, Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

4b. Organy, o których mowa w ust. 4a, wydają opinię w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania wniosku. Niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.”;

4) w art. 11:

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

„4) gdy obowiązuje zakaz lub ograniczenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 3a.”,

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

„2a. Wydając decyzje, o których mowa w ust. 2 pkt 3, organ rejestrujący może zasięgnąć opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

2b. Organy, o których mowa w ust. 2a, wydają opinię w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku. Niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.”;

5) w art. 12 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 572)”;

6) w art. 14 w ust. 4 po wyrazach „Właściciel lub armator jednostki pływającej, używając unikalnego kodu, o którym mowa” dodaje się wyraz „w”.

Art. 4. W ustawie z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1250) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) port lub przystań morska – oznacza port lub przystań morską w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, z wyłączeniem przystani plażowej w rozumieniu art. 2 pkt 2a tej ustawy;”;

2) w art. 7 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Usługa odbioru odpadów ze statków jest świadczona bezpośrednio przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważnionego przez niego odbiorcę odpadów ze statków.”;

3) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków świadczący usługę odbioru odpadów

ze statków zgodnie z art. 7 ust. 1a zapewnia, aby wszyscy pracownicy obsługujący portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków zostali przeszkoleni w zakresie postępowania z odpadami, w tym w zakresie aspektów dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa podczas postępowania z odpadami niebezpiecznymi.

2. W przypadku wprowadzenia na terenie portu lub przystani morskiej zmian technologicznych w zakresie odbioru lub gospodarowania odpadami ze statków, podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków świadczący usługę odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 1a, zapewnia powtórne przeszkolenie pracowników obsługujących portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków.”;

4) w art. 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej oraz udostępnia na każdorazowe zapytanie kapitana statku lub jego przedstawiciela informacje o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków oraz pobieranych opłatach związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków, o których mowa w przepisach rozdziału 4, zwane dalej „informacjami o odbiorze odpadów ze statków.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską przekazuje właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego informacje o odbiorze odpadów ze statków celem wprowadzenia ich do Narodowego Systemu SafeSeaNet.”;

c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W przypadku zmian w funkcjonowaniu portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, podmiot zarządzający portem lub przystanią morską każdorazowo uaktualnia informacje o odbiorze odpadów ze statków i przekazuje właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego celem wprowadzenia ich do Narodowego Systemu SafeSeaNet.”;

5) w art. 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej informację o gotowości do przyjęcia do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków.”;

- 6) w art. 20 w ust. 6 skreśla się wyrazy „wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej”;
- 7) w art. 26 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej albo właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów ustawy przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską co najmniej raz na dwa lata.

1b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej albo właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza kontrolę każdorazowo, w przypadku uzyskania informacji o nieprawidłowościach związanych z przestrzeganiem i stosowaniem przepisów ustawy.”;

- 8) w art. 30 w ust. 1 w pkt 11 na końcu dodaje się przecinek i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) nie zapewnia przeszkolenia pracowników w zakresie, o którym mowa w art. 8.”.

Art. 5. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich zadań wynikających z rozporządzenia 2023/1805, określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą wynosi w:

- 1) 2025 r. - 0 mln zł;
- 2) 2026 r. - 1,674 mln zł;
- 3) 2027 r. - 1,876 mln zł;
- 4) 2028 r. - 1,922 mln zł;
- 5) 2029 r. - 1,971 mln zł;
- 6) 2030 r. - 2,02 mln zł;
- 7) 2031 r. - 2,07 mln zł;
- 8) 2032 r. - 2,122 mln zł;
- 9) 2033 r. - 2,175 mln zł;
- 10) 2034 r. - 2,23 mln zł.

2. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie przez Polskie Centrum Akredytacji zadań wynikających z rozporządzenia 2023/1805, określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą wynosi w:

- 1) 2025 r. - 0,064 mln zł;
- 2) 2026 r. - 0,066 mln zł;
- 3) 2027 r. - 0,067 mln zł;
- 4) 2028 r. - 0,069 mln zł;
- 5) 2029 r. - 0,071 mln zł;
- 6) 2030 r. - 0,073 mln zł;
- 7) 2031 r. - 0,074 mln zł;
- 8) 2032 r. - 0,076 mln zł;
- 9) 2033 r. - 0,078 mln zł;
- 10) 2034 r. - 0,080 mln zł.

3. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1 i 2, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na obniżeniu kosztów nowo powstałych stanowisk pracy.

4. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 3, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

5. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 2, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 3, jest minister właściwy do spraw gospodarki.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 20g ustawy zmienianej w art. 1, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2030 r.

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM PRAWNYM,
LEGISLACYJNYM I REDAKCYJNYM

Bartosz Szczurowski

Zastępca Dyrektora

Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury

/- podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/