

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel projektu ustawy

Podstawowym celem projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, zwanej dalej: „projektem ustawy” oraz „UZUZZM”, 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 weryfikacją emisji gazów cieplarnianych ze statków zawijających do portów zlokalizowanych na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej,
- 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.

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 rejestrowanie w bazie danych FuelEU wyjątków z tym związanych) oraz
- 2) dotyczące obszaru monitorowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach, które będą obejmować m.in. działania weryfikacyjne prawidłowości planów monitorowania emisji oraz raportów z monitorowania, do których sporządzania obowiązani są armatorzy objęci rozporządzeniem FuelEU Maritime.

Zidentyfikowano również potrzebę podjęcia działań legislacyjnych o charakterze porządkującym w celu ujednolaczenia 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 wyrejestrowania 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, zwanych dalej „**DUM**”, armatorom zwolnień z obowiązków związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków oraz uszczelnienie systemu gospodarowania odpadami statkowymi w portach lub w przystaniach morskich.

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 ustawy. Rekomendowane rozwiązania legislacyjne w odniesieniu do poszczególnych aspektów zostały przedstawione poniżej.

I. Zmiany w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (UZZM)

W art. 1 w pkt 1 w lit. e UZZM dodaje się publikator Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, sporządzonej w Londynie w dniu 13 lutego 2004 r. Konwencja została ratyfikowana przez Rzeczpospolitą Polską ustawą z dnia 16 października 2019 r. o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie (Dz. U. poz. 2213).

Projektowane w art. 4 UZZM przepisy uaktualniają i uzupełniają definicje ustawowe – w szczególności uaktualnione zostały definicje pojęć: „armatora”, „portu lub przystani morskiej” oraz „THETIS-EU”, m.in. celem zapewnienia właściwego stosowania przepisów rozporządzenia FuelEU Maritime. Definicja „armatora” została doprecyzowana w ten sposób, aby uwzględniała zarówno statki podlegające rozporządzeniu FuelEU Maritime, do których mają zastosowanie wymogi Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeksu ISM), określonego w rozdziale IX Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 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), a także statki niepodlegające wymogom konwencyjnym.

Definicja pojęcia „THETIS-EU” została zmodyfikowana w sposób polegający na wyodrębnieniu na poziomie siatki pojęciowej UZZM definicji „THETIS-MRV” zarządzanego przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), który umożliwi objęcie swoim zakresem modułu utworzonego przez EMSA pn. „baza danych FuelEU”, dla którego podstawą będzie istniejący system „THETIS-MRV”. Baza danych FuelEU w swoim założeniu ma stanowić narzędzie elektroniczne ułatwiające wykonywanie wszelkich obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych, ograniczając tym samym obciążenia administracyjne dla armatorów, weryfikatorów oraz innych właściwych organów w państwach członkowskich UE, które są obowiązane do realizacji wymagań określonych w rozporządzeniu FuelEU Maritime.

W zakresie zmiany definicji „portu lub przystani morskiej” określonej w art. 4 pkt 14 UZZM ustawodawca dokonał wyłączenia przystani plażowych oraz kotwicowisk. Analogiczna zmiana została wprowadzona w art. 5 pkt 8 ustawy PRF. Wprowadzone modyfikacje mają na celu dostosowanie prawa krajowego do wymogów prawa unijnego m.in. w zakresie gospodarowania odpadami ze statków.

Propozycja dodania w art. 4 pkt 25–33 UZZM definicji: „emisji gazów cieplarnianych”, „technologii bezemisyjnej”, „zużycia energii na statku”, „intensywności emisji gazów cieplarnianych”, „zasilania energią elektryczną z lądu”, „weryfikatora”, „dokumentu zgodności FuelEU”, „niezgodnego z przepisami zawinięcia do portu” oraz „bazy danych FuelEU”, służy aktualizacji siatki pojęciowej UZZM tak, aby zachować zgodność projektowanych regulacji z rozporządzeniem FuelEU Maritime.

W art. 6 UZZM, który określa enumeratywnie przepisy prawa międzynarodowego, do których przestrzegania są zobowiązani armatorzy statków w żegludze morskiej lub innej działalności na morzu w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza, dodaje się pkt 9 uwzględniający przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime.

W art. 7 w ust. 5a UZZM proponuje się zaktualizowanie odniesienia do przepisów ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2024 r. poz. 1068 i 1933), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych przepisami ustawy z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 261). Proponowana zmiana ma na celu zapewnienie spójności przepisów w zakresie możliwości powierzania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zadań administracji morskiej (organów inspekcyjnych) uznanym organizacjom. Przepis art. 8a ustawy o bezpieczeństwie morskim umożliwia powierzanie uznanej organizacji zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów oraz wydawania certyfikatów statkom rybackim o długości do 24 m i jachtom o długości do 24 m, a także wykonywanie zadań

administracji morskiej w zakresie innym niż dokonywanie inspekcji i audytów statków oraz wydawanie certyfikatów statkom.

W art. 10 UZZM proponuje się dodanie ust. 7a wskazującego, że odbiór odpadów ze statku, który podczas postoju w porcie lub przystani morskiej albo w stoczni znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zdać do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków wszystkie odpady, których zrzut do Morza Bałtyckiego jest niedozwolony, wykonuje podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków. Zmiana ta jest skorelowana z proponowanymi w projekcie ustawy zmianami w zakresie ustawy PRF.

W art. 10 w ust. 9 UZZM proponuje się zmianę, polegającą na umożliwieniu organowi inspekcyjnemu określenie tzw. „dostatecznej pojemności magazynowania” bez konieczności przeprowadzania kontroli, a jedynie w oparciu o metody, wskaźniki i kryteria określone w przepisach UE, tj. w rozporządzeniu wykonawczym Komisji Europejskiej 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). Dostateczna pojemność magazynowania na statku może być określona jedynie na podstawie przesyłanych informacji o odpadach, bez obciążania armatora i organu inspekcyjnego koniecznością przeprowadzania każdorazowej kontroli w tym zakresie.

Zmiana w art. 10 ust. 10 UZZM ma charakter porządkujący.

W art. 10 w ust. 16 w pkt 1 UZZM proponuje się zmianę celem doprecyzowania brzmienia warunków możliwości uzyskania zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej zgodnie z przepisami UE. Udzielenie zwolnienia dla danego statku w danym porcie jest możliwe, gdy statek będzie zawijał do portu, w którym ubiega się o takie zwolnienie z częstotliwością nie mniejszą niż raz na dwa tygodnie. Armatorzy mylnie interpretują dotychczasowe brzmienie przepisów i przedmiotowy warunek argumentując, że wystarczającym jest regularne zawijanie statków, którymi dysponują do innych portów, a niekoniecznie do portu, w którym statek ubiega się o zwolnienie. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 w pkt 21 ustawy „częste zawinięcia do portów lub przystani morskich” oznaczają zawinięcia statku w tym samym porcie lub przystani morskiej co najmniej raz na dwa tygodnie. Jednakże w dotychczasowym stanie prawnym brak było wskazania, że statek ma zawijać co najmniej raz na dwa tygodnie do portu, w którym ubiega się o zwolnienie.

Zmiana proponowana w art. 10 w ust. 16 w pkt 2 w lit. a UZZM jest skorelowana ze zmianą art. 7 ustawy PRF, zgodnie z którą przewiduje się, że usługę odbioru odpadów ze statków może świadczyć bezpośrednio podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków. W świetle powyższego proponuje się w przedmiotowym przepisie doprecyzowanie, że pomiędzy armatorem a podmiotem zarządzającym portem, lub przystanią morską, lub upoważnionym przez niego odbiorcą odpadów została zawarta umowa zapewniająca odprowadzanie odpadów ze statków i uiszczanie opłat. Analogicznie proponuje się ujednolicenie przepisów w art. 10 w ust. 17 w pkt 3 oraz w art. 10 w ust. 18 w pkt 1 i 3.

W art. 10 w ust. 18 UZZM dodaje się również pkt 4, który określa obligatoryjny element wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w art. 10 w ust. 16 ustawy. Statek otrzymuje zwolnienie, jeżeli spełnia określone warunki m.in., jeżeli „statek jest włączony w ustalony harmonogram podróży z częstymi zawinięciami do portów lub przystani morskich oraz regularnymi zawinięciami do portów lub przystani morskich. Z uwagi na fakt, iż ustalony harmonogram podróży jest jednym z warunków udzielenia zwolnienia, przewidziano konieczność udokumentowania tego warunku poprzez dołączenie kopii informacji w ww. zakresie do wniosku. Dodanie ww. załącznika do wniosku usprawni proces wydawania przez dyrektorów urzędów morskich zwolnień, poprzez zapewnienie instrumentu umożliwiającego weryfikację, czy statek faktycznie często zawija do portu, w którym ubiega się o zwolnienie.

W art. 10 w ust. 25 UZZM proponuje się zmianę polegającą na doprecyzowaniu kryterium określania tzw. „dostatecznej pojemności magazynowania” w kontekście posiadanych przez statek zwolnień udzielonych przez dyrektora urzędu morskiego na podstawie art. 10 ust. 16 ustawy. Celem wprowadzanej zmiany jest dookreślenie, że dopiero w sytuacji, gdy dany statek nie posiada dostatecznej pojemności umożliwiającej zgromadzenie wszystkich kategorii odpadów wymienionych w Konwencji MARPOL, zarówno tych, które znajdują się na statku w trakcie wypłynięcia z portu, jak i tych które zostaną wygenerowane w trakcie rejsu do następnego portu zawinięcia, pomimo posiadania zwolnienia, statek ten obowiązany jest spełnić wszystkie wymogi w zakresie odpadów przy jednoczesnym poniesieniu tzw. opłaty dodatkowej zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. Kryteria dotyczące „dostatecznej pojemności magazynowania”, którymi zobowiązana jest administracja morska zostały szczegółowo określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji Europejskiej 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.

Proponowana zmiana w art. 13e ust. 3 UZZM ma charakter porządkujący i polega na usunięciu 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, że ustęp ten został uchylony. Wprowadzono modyfikacje uwzględniające aktualny stan prawny, który przewiduje, że wszystkie zgłoszenia rejestracyjne są zapisywane i potwierdzane elektronicznie na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (PUESC). Dodatkowo wprowadzono zmianę w zakresie danych kontaktowych zgłaszającego poprzez dookreślenie wymogu wskazania służbowych środków komunikacji osoby fizycznej, zamiast prywatnych.

W art. 13e w ust. 5 UZZM proponuje się zmianę polegającą na doprecyzowaniu, że informacje dotyczące ilości paliwa sprzedanego przez dostawcę paliwa w poszczególnych portach i przystaniach morskich przekazywane w sprawozdaniu kwartalnym z prowadzonej działalności przedkładanym do właściwego dyrektora urzędu morskiego muszą być wyrażone w tonach, ponieważ część dostawców przesyła dane w litrach. Proponowana zmiana ma na celu ujednolicenie realizacji wymogów sprawozdawczych w tym zakresie.

Wprowadzenie w UZZM przepisów art. 14a–14f związane jest z wejściem w życie rozporządzenia FuelEU Maritime oraz koniecznością wyznaczenia w polskim systemie prawnym organów właściwych do wykonywania zadań i egzekwowania prawa unijnego w zakresie ograniczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach.

Rozporządzenie FuelEU Maritime, nakładające na państwa członkowskie UE wymogi związane z ograniczaniem intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach implikuje szereg obowiązków dla administracji morskiej, która odpowiedzialna jest za realizację zadań administracji państwowej w zakresie inspekcji statków, monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji oraz związanych bezpośrednio z zawinięciami statków do portów znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Kompetencje dyrektorów urzędów morskich jako organów terenowych organów administracji morskiej sprawujących nadzór w ww. obszarze zostały szczegółowo określone w art. 39 w ust. 5, w art. 42 oraz w art. 50 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125 oraz z 2025 r. poz. 409). Ponadto, w projekcie ustawy wskazuje się DUM jako podmioty odpowiedzialne 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, dla których państwem administrującym jest Rzeczpospolita Polska.

Zgodnie z art. 27 rozporządzenia FuelEU Maritime państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie tego rozporządzenia i przekazują Komisji ich nazwy i dane kontaktowe. Z uwagi na specyfikę zadań określonych w rozporządzeniu FuelEU Maritime projektodawca przypisał w projektowanej ustawie poszczególne obowiązki do organów właściwych dla realizacji tych zadań – tj. dyrektorów urzędów morskich oraz Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (dalej: „KOBiZE”).

W świetle powyższego, w projektowanej ustawie proponuje się wskazanie dyrektorów urzędów morskich jako organów administracji morskiej właściwych do realizowania zadań związanych z:

- 1) inspekcją państwa portu (PSC), tj. czy statek objęty rozporządzeniem FuelEU Maritime posiada ważny dokument zgodności FuelEU, a w przypadku jego braku – z nakładaniem administracyjnych kar pieniężnych lub wydawaniem decyzji o wydaleniu statku z portu, jeśli wystąpią okoliczności określone w art. 25 ust. 3 zdanie pierwsze;
- 2) z inspekcją państwa bandery (FSC) w odniesieniu do statków o polskiej przynależności, a w uzasadnionych przypadkach – z wydawaniem decyzji o zatrzymaniu statku;
- 3) nakładaniem i egzekwowaniem kar przewidzianych 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, w kwocie wynikającej z zastosowania wzorów określonych w części B załącznika IV rozporządzenia FuelEU Maritime;
- 4) wystawianiem dokumentu zgodności FuelEU po zweryfikowaniu, że wszystkie wymagane należności zostały przez armatora uiszczone;
- 5) koordynacją wymiany informacji ze statkiem po otrzymaniu od statku zgłoszenia zamiaru korzystania z energii elektrycznej z lądu podczas cumowania statku w polskim porcie;
- 6) wydawaniem 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);
- 7) nakładaniem na armatorów administracyjnych kar pieniężnych (odrębnych 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) przeprowadzaniem dodatkowych kontroli armatorów w zakresie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime (art. 17).

W art. 14b UZZM wskazano Polskie Centrum Akredytacji (PCA) jako jednostkę odpowiedzialną za realizację zadań określonych w art. 14 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime, tj. wydawanie akredytacji weryfikatorom oraz przekazywanie do końca każdego roku do Komisji Europejskiej wykazu akredytowanych weryfikatorów wraz ze wszystkimi odpowiednimi danymi kontaktowymi. PCA jako krajowa jednostka akredytująca upoważniona do akredytacji jednostek oceniających zgodność, działająca 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 obowiązana do nadzorowania działalności akredytowanych weryfikatorów. Projektowane regulacje w tym zakresie przewidują ścisłą współpracę PCA przy wykonywaniu zadań wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, np. w procesie opracowywania programu akredytacji oraz w zakresie wymiany informacji dotyczących m.in. udzielonych, zawieszonych albo cofniętych akredytacji. Szczegółowy zakres procesu związanego z akredytacją weryfikatorów został określony w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2025/192 z dnia 9 września 2024 r. w sprawie procedur akredytacji weryfikatorów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE, którego wydanie zostało przewidziane w art. 14 ust. 5 rozporządzenia FuelEU Maritime.

W art. 14c UZZM zagwarantowano możliwość złożenia przez armatora wniosku do KOBIZE o przegląd obliczeń i pomiarów weryfikatora akredytowanego przez PCA, a także określono dane, które powinien zawierać wniosek oraz procedurę jego rozpatrywania. Jest to instrument przewidziany w rozporządzeniu FuelEU Maritime (art. 26 ust. 1) – istotny z uwagi na konsekwencje, jakie obliczenia i pomiary weryfikatorów mogą mieć dla armatorów, tj. wysokie „kary FuelEU” lub odmowa wydania dokumentu zgodności FuelEU. Z uwagi na fakt, że aspekty związane z obliczeniami dotyczącymi emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach są zagadnieniem wysoce specjalistycznym, zadania rozpatrywania wniosków armatorów o weryfikację obliczeń wykonanych przez weryfikatora przypisano jednemu wyspecjalizowanemu w tym zakresie ośrodkowi w Rzeczypospolitej Polskiej, dysponującemu odpowiednio wykwalifikowanymi kadrami – tj. KOBIZE. Zadania KOBIZE zostały szczegółowo określone 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). Podmiot ten posiada zaplecze ekspercko-kadrowe pozwalające realizować zadania związane z przeprowadzaniem obliczeń w zakresie emisji, m.in. poprzez opracowywanie wskaźników emisji na jednostkę wyprodukowanego towaru, zużytego paliwa lub surowca (art. 3 ust. 2 pkt 8 ww. ustawy).

Należy podkreślić, że mechanizm przewidziany w art. 26 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime i wdrożony do krajowego porządku prawnego przepisem art. 14 c UZZM, pozwalający armatorowi wnioskować do KOBIZE o przegląd obliczeń i pomiarów weryfikatora dotyczy wyłącznie obliczeń wykonanych przez weryfikatora akredytowanego przez PCA. Obecnie akredytację PCA w tym obszarze posiada jeden podmiot – Polski Rejestr Statków S.A.. Jednocześnie na obecnym etapie wszyscy armatorzy, dla których Rzeczypospolita Polska jest państwem administrującym wybrali weryfikatorów akredytowanych przez inne państwa członkowskie UE, zatem w razie potrzeby skorzystania z

procedury przewidzianej w art. 26 ust 1 rozporządzeniu FuelEU Maritime, będą składać wnioski do właściwego organu wyznaczonego przez to państwo członkowskie.

Mając na uwadze międzynarodowy charakter żeglugi morskiej oraz krótki odstęp czasu pomiędzy sporządzeniem przez weryfikatora sprawozdania FuelEU (art. 16 ust. 5 rozporządzenia FuelEU) i innymi działaniami (określonymi w art. 20, 21, 23 rozporządzenia FuelEU), które będą uprawniały armatora do otrzymania ważnego dokumentu zgodności FuelEU w czasie określonym przepisami art. 24 ust 1 rozporządzenia FuelEU, tj. do dnia 30 czerwca danego roku, procedura wnioskowania o przegląd pomiarów i obliczeń weryfikatora musi zapewniać możliwość uzyskania dokumentu zgodności w terminie, dlatego też projektodawca przewidział, że maksymalny termin rozpatrzenia wniosku przez KOBiZE nie może przekroczyć 30 dni. W przypadku, gdy przegląd KOBiZE wykaże nieprawidłowości w zakresie wykonanych obliczeń i pomiarów, weryfikator w ciągu 14 dni od dnia otrzymania stosownych informacji, obowiązany będzie do wykonania ponownych obliczeń lub stosownej aktualizacji informacji w bazie danych FuelEU.

W art. 14c ust. 5 UZZM wprowadza się instrument uprawniający KOBiZE do przekazywania wszelkich informacji dotyczących nieprawidłowości działań weryfikatorów akredytowanych przez PCA w zakresie wymogów, do których spełniania są obowiązani w rozporządzeniu FuelEU Maritime, do tejże instytucji. PCA jako krajowa jednostka akredytująca dysponuje odpowiednimi środkami względem akredytowanych weryfikatorów, np. w postaci możliwości zawieszenia lub cofnięcia udzielonych akredytacji.

W art. 14d w ust. 1 UZZM przewidziano obowiązek każdorazowej rejestracji wydanego przez weryfikatora dokumentu zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime.

W projektowanym przepisie art. 14d ust. 2 UZZM zobowiązano dyrektorów urzędów morskich (po uprzednim zweryfikowaniu informacji dostępnych w bazie danych FuelEU) do wydawania decyzji nakładających kary pieniężne, tzw. „kary FuelEU” na armatorów, których jednostki objęte rozporządzeniem FuelEU Maritime naruszyły wymogi dotyczące: zakresu pożyczek nadwyżek zgodności pomiędzy okresami sprawozdawczymi; wykazały deficyt zgodności w zakresie średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku w stosunku do wartości dopuszczalnej, określonej w art. 4 ust. 2 rozporządzenia FuelEU Maritime, zróżnicowanej w poszczególnych latach lub niedostatecznej zgodności w zakresie celu cząstkowego dotyczącego zastosowania paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego (art. 5 ust. 3 rozporządzenia FuelEU Maritime). Wysokość „kar FuelEU” jest określona w załączniku IV do rozporządzenia FuelEU Maritime. Podobnie jak w przypadku weryfikatorów, DUM jest obowiązany do niezwłocznego rejestrowania wydanych decyzji o nałożeniu „kar FuelEU”, decyzji w sprawie wydania lub odmowy wydania dokumentów zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU – rozwiązanie to ma na celu również usprawnienie przepływu danych między właściwymi organami innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Z uwagi na potrzebę zapewnienia odpowiednich ram czasowych dla dyrektorów urzędów morskich na wydanie armatorom dokumentów zgodności FuelEU (zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime musi to nastąpić do dnia 30 czerwca danego roku rozliczeniowego) proponuje się, aby decyzje dyrektorów urzędów morskich nakładające kary FuelEU miały charakter natychmiastowej wykonalności.

W proponowanym art. 14d ust. 4-7 UZZM przewiduje się mechanizm przekazywania środków pochodzących z „kar FuelEU” na cele związane ze wsparciem wdrażania i stosowania paliw

odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, o których mowa w art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime, w ramach istniejących mechanizmów wsparcia inwestycji niskoemisyjnych przewidzianych w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Proponowane rozwiązania ustawowe polegają na wskazaniu NFOŚiGW jako dysponenta równowartości środków z „kar FuelEU” za naruszenie przepisów rozporządzenia FuelEU Maritime. Rozwiązanie to ma na celu zapewnienie wsparcia finansowego dla sektora morskiego poprzez stworzenie programu lub programów takiego finansowania w ramach NFOŚiGW. Dodatkowo, w projekcie ustawy zobowiązuje się NFOŚiGW do każdorazowego informowania właściwego dyrektora urzędu morskiego o uiszczeniu przez armatora statku należnej kary FuelEU, co będzie stanowiło podstawę dla DUM do wydania dokumentu zgodności FuelEU.

Projektowany przepis art. 14e UZZM określa rolę DUM w odniesieniu do tzw. dodatkowych kontroli, o których mowa w art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime, obejmujących swoim zakresem kontrolę: zgodności sprawozdań FuelEU z wymogami rozporządzenia FuelEU Maritime; sprawozdań z weryfikacji przeprowadzonej przez weryfikatora oraz prawidłowości obliczeń wykonanych przez weryfikatora. Dodatkowe kontrole mają charakter fakultatywny i będą mogły zostać przeprowadzone przez dyrektorów urzędów morskich w dowolnym momencie. Z uwagi na fakt, że zadania związane z kontrolą emisyjności statków będą stanowiły znaczące rozszerzenie kompetencji dyrektorów urzędów morskich przewiduje się, że kontrole te będą mogły być przeprowadzane przez DUM we współpracy (zwłaszcza w początkowej fazie), co pozwoli na zwiększenie efektywności procesu realizacji kontroli armatorów w zakresie spełniania wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime, dla których państwem administrującym jest Rzeczypospolita Polska oraz budowania kompetencji pracowników urzędów morskich w nowym obszarze. Mając na uwadze fakt, że zadania wynikające z rozporządzenia FuelEU Maritime, a polegające na kontroli intensywności emisji nie były dotychczas realizowane przez pracowników administracji morskiej, projektodawca przewidział możliwość współpracy DUM w ramach procesu przeprowadzania dodatkowych kontroli armatorów z KOBiZE. Jak wskazano powyżej, KOBiZE, jako wyspecjalizowany ośrodek funkcjonujący w strukturach Instytutu Ochrony Środowiska Państwowego Instytutu Badawczego, którego zadania szczegółowo określają przepisy ustawy z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji dysponuje odpowiednią wiedzą i zapleczem ekspercko-kadrowym pozwalającym na wykonywanie zadań o charakterze opiniodawczym dla dyrektorów urzędów morskich podczas przeprowadzanych przez DUM dodatkowych kontroli armatorów. Zgodnie z projektem ustawy, sprawozdanie z przeprowadzonej dodatkowej kontroli zamieszcza się w bazie danych FuelEU jako istotnej części procesu zarządzania emisjami nie tylko na poziomie armatorów, ale również dla organów administracyjnych państw członkowskich UE – w wymiarze egzekwowania prawa UE. Zidentyfikowane, w trakcie dodatkowych kontroli nieprawidłowości zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime stanowią podstawę do nałożenia „kary FuelEU”, co znajduje odzwierciedlenie w projektowanym przepisie art. 14e ust. 4 UZZM.

W art. 14f UZZM określono właściwość terytorialną dyrektorów urzędów morskich w sprawach nakładania armatorom „kar FuelEU”, a także przeprowadzania dodatkowych kontroli armatorów w zakresie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime.

W związku z wprowadzeniem do UZZM przepisów związanych z wymogami dotyczącymi przyłączenia statków do punktów zasilania energią elektryczną z lądu (wynikającymi z rozporządzenia FuelEU Maritime) proponuje się zmianę brzmienia tytułu rozdziału 3a

UZZM, tj. „Postępowanie z wodami balastowymi i osadami oraz w sprawie przyłączenia statku do punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu”.

W proponowanym art. 20g UZZM zostaje doprecyzowana kwestia przekazywania przez statek przed wejściem do portu znajdującego się na terytorium RP, należącego do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) lub innego portu posiadającego infrastrukturę 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 zgodnie z art. 6 ust. 8 rozporządzenia FuelEU Maritime oraz aktem wykonawczym wydanym na ww. podstawie. Informacje będą przekazywane do dyrektora urzędu morskigo właściwego ze względu na port zawinięcia statku oraz podmiotu zarządzającego portem za pośrednictwem Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. W art. 20g w ust. 3 wskazuje się, że to na właścicielu nabrzeża położonego w porcie należącym do sieci TEN-T lub portu posiadającego infrastrukturę do zasilania statków energią elektryczną z lądu spoczywa obowiązek zapewnienia dostępu do infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, co stanowi jednocześnie odzwierciedlenie wymogu określonego w 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). W ust. 4 wskazuje się na obowiązek potwierdzenia statkowi możliwości podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.

Zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia FuelEU Maritime państwa członkowskie UE są zobowiązane zapewnić, aby inspekcje statków w portach podlegających ich jurysdykcji obejmowały sprawdzenie, czy statek posiada ważny dokument zgodności FuelEU. W polskim reżimie prawnym kwestie związane z inspekcjonowaniem statków (Inspekcja Państwa Bandery – FSC oraz Inspekcja Państwa Portu – PSC) zostały określone w przepisach ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. Celem zapewnienia właściwej realizacji wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime zachodzi konieczność rozszerzenia przepisów UZZM w sposób pozwalający organom inspekcyjnym (urzędowi morskemu) na weryfikację spełniania przez statki zawijające do polskich portów wymogów w zakresie dokumentu zgodności FuelEU.

W związku z powyższym, w proponowanym przepisie art. 27a UZZM przewiduje się, że w przypadku stwierdzenia w trakcie inspekcji statku o polskiej przynależności (FSC) w polskim porcie, podlegającego wymogom rozporządzenia FuelEU Maritime, braku posiadania dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, dyrektor urzędu morskigo obowiązany jest, w drodze decyzji, do zatrzymania statku zapewniając jednocześnie armatorowi możliwość przekazania DUM uwag. Dyrektor urzędu morskigo wydający decyzję o zatrzymaniu statku obowiązany jest do niezwłocznego doręczenia decyzji kapitanowi statku po zakończeniu inspekcji. Dodatkowo, proponowany przepis art. 27a ust. 2 przewiduje dla kapitana oraz armatora statku procedurę odwoławczą w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej: „KPA”. Decyzjom DUM o zatrzymaniu statku, z uwagi na specyfikę działalności żeglugowej i negatywne reperkusje wynikające z wydłużonego czasu postoju w porcie, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

W art. 34b UZZM regulującym kwestie możliwości wydania przez dyrektorów urzędów morskich nakazu opuszczenia portu proponuje się dodanie ust. 3, który przewiduje taką

możliwość również w odniesieniu do uchybień zidentyfikowanych w trakcie inspekcji PSC w zakresie posiadania ważnego dokumentu zgodności FuelEU przez statek o obcej przynależności, o którym mowa w art. 25 w ust. 3 rozporządzenia FuelEU Maritime, w sytuacji, gdy inne środki egzekucyjne, którymi dysponują DUM (określone w przepisach art. 36aa ust. 7 i art. 37 UZZM) nie zapewniły zgodności z rozporządzeniem FuelEU Maritime.

W proponowanym przepisie art. 34b ust. 4 UZZM zobowiązuje się dyrektorów urzędów morskich do powiadamiania o nakładanych sankcjach: ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – każdorazowo w formie pisemnej, natomiast Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie UE oraz zainteresowane państwo bandery za pośrednictwem bazy danych FuelEU. Przedmiotowa zmiana polega na rozszerzeniu ww. obowiązku informacyjnego również w odniesieniu do aspektów związanych z wydaleniem statku pływającego pod obcą banderą zgodnie z art. 25 ust. 3 rozporządzenia FuelEU Maritime, które zostały przewidziane w art. 34b ust. 3 UZZM.

W proponowanym art. 34b ust. 5 UZZM wskazuje się, że w przypadku, gdy do polskiego portu zawija jednostka objęta nakazem opuszczenia portu wydanym przez administrację w innym państwie członkowskim UE lub państwie należącym do strefy Europejskiego Obszaru Gospodarczego (strefy EOG), dyrektorzy urzędów morskich są obowiązani do wydawania zakazu wejścia do polskiego portu do czasu wykazania przez armatora tego statku dokumentu zgodności FuelEU. Wprowadzone rozwiązanie wynika bezpośrednio z wymogów określonych w art. 25 ust. 3 rozporządzenia FuelEU Maritime.

W przepisie art. 34b ust. 6 UZZM projektodawca przewiduje – zgodnie z art. 14 ust. 4 rozporządzenia FuelEU Maritime, instrument zobowiązujący dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port zawinięcia statku, w przypadku stwierdzenia w trakcie inspekcji nieprawidłowości po stronie weryfikatora, do poinformowania właściwego organu państwa członkowskiego UE krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała tego weryfikatora.

Zmiana przewidziana w art. 35 w ust. 1 UZZM ma charakter porządkujący.

W art. 36a uchyla się pkt 11 UZZM z uwagi na fakt, że art. 37 pkt 8 UZZM przewiduje już karę dla kapitana lub członka załogi za naruszenie przepisów dotyczących zdawania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych i nieinformowanie portu o odpadach znajdujących się na statku.

W art. 36aa w ust. 5 w pkt 1 UZZM proponuje się modyfikację brzmienia przepisu, polegającą na zastąpieniu sformułowania „CO₂,” sformułowaniem „gaz cieplarniany”, co odzwierciedla zmiany wprowadzone do rozporządzenia 2015/757 rozporządzeniem 2023/957. Jednocześnie należy wskazać, że przepisy rozporządzenia 2015/757 zostały w pełni implementowane do polskiego porządku prawnego i nie wymagają dodatkowych zmian do zapewnienia właściwego stosowania rozporządzenia 2023/957.

W art. 36aa UZZM proponuje się dodanie ust. 7, który przewiduje, że armator statku objętego rozporządzeniem FuelEU Maritime, który nie posiada ważnego dokumentu zgodności FuelEU podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 SDR, wydawanej w drodze decyzji przez dyrektora urzędu morskiego. Weryfikacja, czy statek posiada ważny dokument zgodności FuelEU, będzie przeprowadzana przez inspektorów urzędów morskich w ramach inspekcji FSC i PSC.

W art. 37 ustawy PRF dokonuje się uchYLENIA pkt 23. Kary pieniężne, którym podlega kapitan statku za naruszenie przepisów w zakresie zdawania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków są określone w art. 37 pkt 8 ustawy, dlatego też ujęte w art. 37 w pkt 23 doszczegółowienie wprowadzone przepisami ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków jest zbędne.

Sankcje za niestosowanie się armatora do wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime (nakładane przez dyrektorów urzędów morskich) w zakresie monitorowania i raportowania danych, wyszczególniono w art. 37d UZZM. Jest to odrębny od „kar FuelEU”, o których mowa w art. 14d ust. 2 UZZM katalog naruszeń, w stosunku do których projektodawca przewidział karę pieniężną w wysokości do 50 000 SDR. Z uwagi na fakt, że główny ciężar „sankcyjny” spoczywający na armatorze za niespełnianie wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime jest określony „karami FuelEU”, których metodologia obliczeń została określona w załączniku IV do ww. rozporządzenia, oraz dodatkowymi instrumentami takimi, jak decyzja o zatrzymaniu statku albo o wydaleniu statku z portu, ww. wysokość kar określona w projekcie ustawy, w ocenie projektodawcy jest wystarczająca.

Zmiana przewidziana w art. 38 w ust. 1 i 2 UZZM ma charakter porządkujący.

Zmienia się tytuł rozdziału 8 UZZM i dodaje się art. 40a UZZM, w którym zostały przewidziane przepisy epizodyczne związane z kompetencją dyrektorów urzędów morskich do 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). Zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia FuelEU Maritime decyzję taką administracja morska RP może podjąć tylko od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.

II. Zmiany w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (POŚ)

W związku z propozycją wprowadzenia art. 14d do UZZM, który przewiduje przekazywanie równowartości środków pochodzących z kar pieniężnych („kar FuelEU”), nakładanych na armatorów przez DUM do NFOŚiGW, 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 Unii Europejskiej starają się zapewnić, aby dochody uzyskane z „kar FuelEU” były wykorzystywane do wspierania szybkiego wdrożenia 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 lub programów finansowania ww. obszarów w ramach NFOŚiGW, do którego będą przekazywane bezpośrednio środki pochodzące z „kar FuelEU”. Mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiedniego instrumentu finansowego na realizację ww. określonych założeń, przyjmuje się, że uruchomienie programu w ramach NFOŚiGW nastąpi do końca I kwartału 2026 r.

Możliwość oszacowania faktycznej skali przychodów do budżetu państwa z tytułu nakładanych na armatorów „kar FuelEU” jest znacząco ograniczona z uwagi na wiele zmiennych, które były trudne do przewidzenia na etapie tworzenia projektu ustawy, a które stanowią istotne elementy składowe tychże kar. Na ostateczną wysokość „kary FuelEU” wpływa m.in.: intensywność

emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii przez statki zdeterminowane typem statku (na którą wpływa m.in. efektywność energetyczna statku, rodzaj zastosowanego paliwa, prędkość podczas rejsu, ilość przewożonego ładunku), trasa żegluga statku, czy zastosowanie przez armatora mechanizmu pożyczania nadwyżek zgodności lub łączenia sald zgodności różnych statków we flocie przez różnych armatorów – co stanowi możliwe rozwiązania (mechanizmy elastyczności) przewidziane w rozporządzeniu FuelEU Maritime.

Jednakże, mając na uwadze ww. techniczne uwarunkowania, liczbę i typy statków figurujących w bazie THETIS-MRV, przypisanych do Rzeczypospolitej Polskiej, a także szacunki krajowej branży armatorów projektodawca oszacował wpływy do budżetu państwa z „kar FuelEU” na poziomie nieco ponad 12 milionów złotych rocznie w początkowych latach obowiązywania przepisów, tj. w latach 2026-2030 oraz około 37 milionów złotych rocznie w latach 2031-2034, kiedy to cel redukcji intensywności emisji zostanie zwiększony do 6%. Ponadto należy podkreślić fakt, że od 2030 r. wysokość „kary FuelEU” dla kontenerowców i statków pasażerskich może zostać powiększona o liczbę niezgodnych zawinięć do portów Unii Europejskiej/strefy EOG – przy czym oszacowanie liczby przypadków niezgodnych zawinięć, o których mowa w art. 6 w ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime jest również trudne z uwagi na brak danych na temat jednostek pływających objętych rozporządzeniem FuelEU Maritime, które od 2030 r. będą posiadały system umożliwiający podłączenie ich urządzeń pokładowych do zasilania energią elektryczną z lądu (*onshore power supply* – OPS) lub będą stosowały technologię bezemisyjną. W tym aspekcie należy podkreślić również istotną rolę rozwoju infrastruktury polskich portów w zakresie budowy i rozwoju systemów OPS, pozyskiwania funduszy na cele związane z transformacją energetyczną w sektorze transportu morskiego.

III. Zmiany w ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (URJ)

Na mocy przepisów URJ utworzono jeden rejestr jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m obejmujący jednostki śródlądowe i morskie, żaglowe i motorowe, w tym przeznaczone do połowu ryb. Obowiązek rejestracji dotyczy wszystkich jachtów i innych jednostek sportowo-rekreacyjnych o długości co najmniej 7,5 m lub o mocy silnika co najmniej 15 kW.

Rejestr prowadzony jest w systemie teleinformatycznym – REJA24, stworzonym na podstawie przepisów URJ i przy udziale środków z Unii Europejskiej w ramach projektu pn. „Wdrożenie innowacyjnych e-usług o wysokim poziomie dojrzałości w zakresie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m”. Administrowanie systemem zostało również powierzone Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Organami rejestrującymi są starostowie oraz dwa związki sportowe: Polski Związek Żeglarski (PZZ) i Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego (PZMWINW).

Celem uruchomienia Systemu REJA24 było wprowadzenie usług elektronicznych, usprawnienie procesów związanych z realizacją rejestracji oraz aktualizacji danych jednostek pływających przez stworzenie przejrzystego i przyjaznego dla odbiorcy systemu rejestracji, ustanowienie jednego wzoru dokumentu rejestracyjnego, będącego jednocześnie dowodem własności jednostki, umożliwienie stałego dostępu do danych (24/7) dla służb ratunkowych i administracji państwowej, a także przeciwdziałanie ponownej rejestracji jednostek pływających lub ich silników poprzez integrację z Krajowym Systemem Informacyjnym Policji (KSIP).

Rejestr jest otwarty i obecnie pozwala na rejestrację pod polską banderą jednostek pływających, bez żadnych ograniczeń co do kraju pochodzenia właściciela/armatora jednostki pływającej. Jednakże, w dobie aktualnie panującej w basenie Morza Bałtyckiego sytuacji geopolitycznej, istotnie różnej od tej, jaka panowała w momencie wprowadzania w życie obowiązujących przepisów URJ, niezbędna wydaje się konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, poprzez wprowadzenie delegacji ustawowej dla Rady Ministrów do określenia w drodze rozporządzenia, zakazów i ograniczeń w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających o długości do 24 m.

Projektowany art. 4 ust. 3a i 3b URJ ze względu na obecną sytuację geopolityczną oraz ważne i istotne dla Rzeczypospolitej Polskiej względy, wprowadza delegację ustawową dla Rady Ministrów do określenia w drodze rozporządzenia, zakazów i ograniczeń w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających o długości do 24 m, w szczególności zakaz może dotyczyć jednostek pływających będących przedmiotem własności lub współwłasności obywateli wskazanych państw lub podmiotów mających siedzibę w tych państwach.

Od momentu wdrożenia system jest rozwijany. Wnioski o rejestrację jednostki, jak i w innych sprawach związanych z prowadzeniem rejestru, mogą być składane w postaci elektronicznej za pośrednictwem wyspecjalizowanego modułu systemu REJA24 lub w postaci papierowej. Do organów rejestrujących wpływają wnioski w postaci elektronicznej oraz papierowej. Od uruchomienia systemu wpłynęły w drodze komunikacji elektronicznej 109 599 wnioski (stan na dzień 24 września 2024 r.). Osoby składające wnioski w postaci papierowej składają je na formularzach opracowanych na bazie formularzy elektronicznych systemu REJA24, których odwzorowanie organ rejestrujący wprowadza do rejestru prowadzonego w postaci elektronicznej przy wykorzystaniu dedykowanego modułu Organ Rejestrujący.

Wnioski w postaci elektronicznej są składane poprzez dedykowaną aplikację Konto Interesanta Systemu REJA24. Zgodnie z art. 4 ust. 2 URJ interesant może złożyć wniosek o rejestrację do wybranego przez siebie organu rejestrującego. Tym samym, system REJA24 jest rozwiązaniem typu „Single Window”, umożliwiającym komunikację elektroniczną w celu załatwienia sprawy w zakresie rejestracji jachtów lub innych jednostek pływających o długości do 24 m z 382 organami pełniącymi rolę organów rejestrujących. Potwierdzenie tożsamości Interesanta następuje przy wykorzystaniu usług platformy login.gov.pl lub kwalifikowanego podpisu elektronicznego. System REJA24 poprzez zastosowanie sprzętowego modułu bezpieczeństwa (HSM) zapewnia generowanie elektronicznych podpisów dokumentów w oparciu o przechowywany materiał kryptograficzny. Usługi świadczone przez HSM służą podpisywaniu dokumentów UPP – Urzędowe Poświadczenie Przedłożenia oraz UPD – Urzędowe Poświadczenie Doręczenia.

Wobec powyższego, zdecydowano się w przypadku rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m na pozostawienie skrzynki doręczeń za pośrednictwem systemu, co znajduje odzwierciedlenie w proponowanym art. 6 ust. 5 pkt 1 URJ, w którym stwierdza się, że wniosek o rejestrację, a także inne pisma w postępowaniu rejestracyjnym mogą być wniesione osobiście w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej za pośrednictwem konta wnioskodawcy utworzonego w systemie teleinformatycznym, w którym jest prowadzony rejestr. Decyzja należy do wnioskodawcy, z której formy doręczenia wniosku skorzysta. Nie przewiduje się dwutorowego składania wniosków, ani też dwutorowego doręczania pism/dokumentów wnioskodawcy. W praktyce oznacza to pozostawienie dotychczasowego *status quo*.

Projektowany art. 6 w ust. 1 pkt 2 w lit. a URJ w celu uzupełnienia katalogu niezbędnych danych dostępnych w rejestrze, nakłada na wnioskodawcę obowiązek podania posiadanego obywatelstwa (obywatelstw). Mając na względzie projektowane przepisy art. 4 ust. 3a i 3b URJ wprowadzające delegację do określenia w drodze rozporządzenia, zakazów i ograniczeń w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających o długości do 24 m, które mogą dotyczyć jednostek pływających będących przedmiotem własności lub współwłasności obywateli wskazanych państw, uzupełnienie danych w rejestrze o obywatelstwo wydaje się niezbędne.

Projektowany art. 6 ust. 5a URJ nakłada na organ rejestrujący obowiązek odwzorowania wniosków i pism złożonych w postaci papierowej do rejestru w postaci elektronicznej, tak jak ma to miejsce dotychczas.

Projektowany przepis art. 6 ust. 5b URJ określa formę doręczania pism do interesanta uzależnioną od formy jego wniesienia przez interesanta. Jeżeli wniosek lub inne pismo zostało wniesione w postaci papierowej to organ rejestrujący doręcza/przekazuje stronie pisma przesyłką rejestrowaną, o której mowa w art. 3 w 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 w pkt 7 ww. ustawy. Natomiast, jeżeli wniosek lub inne pismo w sprawie rejestrowej zostało wniesione w postaci elektronicznej za pośrednictwem konta wnioskodawcy utworzonego w systemie teleinformatycznym, w którym prowadzony jest rejestr, organ rejestrujący w tej samej formie przekazuje wnioskodawcy korespondencję w sprawie.

Przepis art. 6 ust. 5c URJ stanowi, iż do doręczeń pism w postaci papierowej mają zastosowanie przepisy KPA.

Dodany w art. 6 ust. 5d URJ normuje sprawy ustalenia daty doręczenia pism kierowanych wnioskodawcy (interesanta) w postaci elektronicznej oraz warunków wystawienia dowodów otrzymania poprzez odesłanie do zasady przyjętych w ustawie z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych.

W związku z charakterem rejestru oraz z jego strategicznym rozwojem zakłada się – co znajduje odzwierciedlenie w przepisach art. 6 ust. 5 URJ, iż doręczenie do organu rejestrującego wymaga wykorzystania usług elektronicznych udostępnionych online w systemie teleinformatycznym rejestru oraz posiadania „Konta Interesanta” w tym systemie. Aby zapewnić bezpieczeństwo dostępu do usługi publicznej Systemu REJA24 interesant musi posługiwać się prawnie dopuszczonymi środkami identyfikacji elektronicznej (kwalifikowany podpis elektroniczny lub usług dostarczanych przy wykorzystaniu platformy login.gov.pl). W systemie aktualnie zaimplementowanych jest 10 typów wniosków powiązanych z konkretnymi czynnościami związanymi z rejestracją jednostki pływającej, aktualizacją danych jednostki pływającej oraz wyrejestrowaniem jednostki. W celu usprawnienia procesu obsługi niezbędna jest nie tylko walidacja wniosków, kontrola ich kompletności, prawidłowości, ale również automatyzacja ich obsługi przez zasilanie wniosków danymi rejestru oraz z innych systemów dziedzinowych. W Systemie REJA24 wdrożono m.in. integrację z GUS (regon), KSIP oraz Węzłem Krajowym (login.gov.pl, profil zaufany, e-dowód).

Dodatkowo w systemie REJA24 zaimplementowano wyspecjalizowany mechanizm obsługi korekt wniosków wnoszonych do organów rejestrujących. Mechanizm ten zarządza sposobem wskazywania przez organy rejestrujące braków i/lub błędów merytorycznych oraz nadzoruje kompletność oraz poprawność ich obsługi po stronie interesanta po przekazaniu do jego konta pisma o ich stwierdzeniu. Zastosowany mechanizm usprawnia proces oraz skraca czas korygowania treści złożonych wniosków przez interesantów.

Doręczenie na adres do doręczeń elektronicznych – zgodnie z ogólnymi zasadami, skutkuje wygenerowaniem stosownych dowodów doręczenia i w szczególności jest powiązane z realizacją fikcji doręczenia. System REJA24 generuje Urzędowe Poświadczenie Przedłożenia oraz Urzędowe Poświadczenie Doręczenia.

W art. 9 ust. 1a URJ zachodzi konieczność zmiany publikatora ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym na aktualny (Dz. U. z 2023 r. poz. 1355 oraz z 2024 r. poz. 1688).

Zmiana przewidziana w art. 9 ust. 4 ma charakter porządkujący.

Proponowany przepis art. 9 ust. 4 pkt 5 URJ nakłada na organy rejestrujące obowiązek odmowy zarejestrowania jednostki zgodnie z obowiązującymi zakazami i ograniczeniami w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających o długości do 24 m.

W przepisach art. 9 ust. 4a-4b oraz art. 11 ust. 2a-2b przewidziano również mechanizm umożliwiający organom rejestrującym zasięgnięcie opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych – jako organów właściwych kompetencyjnie, jeżeli organ rejestrujący 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 organ rejestrujący 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. Dodatkowo, celem ograniczenia obowiązków ABW, AW, MON i MSWiA wprowadzono mechanizm „milczącej zgody”. Jeżeli wniosek o rejestracji nie budzi zastrzeżeń podmiotu opiniującego – nie jest on zobligowany udzielać odpowiedzi.

Zgodnie z art. 106 § 1 KPA „jeżeli przepis prawa uzależnia wydanie decyzji od zajęcia stanowiska przez inny organ (wyrażenia opinii lub zgody albo wyrażenia stanowiska w innej formie), decyzję wydaje się po zajęciu stanowiska przez ten organ.”

Projektowany przepis art. 11 ust. 2 pkt 4 URJ zakłada wykreślenie jednostki z urzędu zgodnie z ewentualnie wprowadzonymi zakazami i ograniczeniami w zakresie wpisywania do rejestru jednostek pływających o długości do 24 m.

W art. 12 zachodzi konieczność usunięcia wyrazów „(Dz. U. z 2024 r. poz. 572)” odnoszących się do publikatora tekstu jednolitego ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego z uwagi na powołanie tej ustawy z jej aktualnym publikatorem we wcześniejszym przepisie URJ, tj. dodawanym art. 6 ust. 5c URJ.

W art. 14 ust. 4 URJ zachodzi konieczność poprawy oczywistej omyłki pisarskiej i dodania po wyrazach „Właściciel lub armator jednostki pływającej, używając unikalnego kodu, o którym mowa” wyrazu „w”.

IV. Zmiany w ustawie z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (ustawa PRF)

W ustawie PRF kompleksowo regulującej kwestie związane z gospodarowaniem odpadów ze statków w portach morskich na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w art. 5 w pkt 8 obejmującym siatkę pojęciową proponuje się zmianę definicji „portu lub przystani morskiej” poprzez wyłączenie „przystani plażowych”, które są zdefiniowane w art. 2 w pkt 2a *ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796). Wymogi 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), które zostały transponowane do polskiego porządku prawnego ustawą PRF nie określają szczegółowo definicji portu, wskazując jedynie, że jest to „miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia przeznaczone przede wszystkim do przyjmowania statków, w tym obszar kotwiczowiska podlegający jurysdykcji portów”. Przyjęte nadmiarowe rozszerzenie na poziomie prawa krajowego definicji portu w ustawie PRF implikuje w praktyce konieczność objęcia rygiorem przewidzianym w ustawie PRF również przystani plażowych, których specyfika charakteryzująca się znikomą aktywnością jednostek pływających powoduje, że spełnienie tych wymogów (również przez administrację morską np. w zakresie przygotowywania Planów gospodarowania odpadami ze statków przez dyrektorów urzędów morskich dla tych lokalizacji) jest znacząco utrudnione. Gospodarka odpadami w przystaniach plażowych jest zintegrowana z systemami zbiórki odpadów komunalnych funkcjonującymi w gminach, w których są położone.

Z zakresu przedmiotowego definicji „portu lub przystani morskiej” wyłączono również kotwiczowiska z uwagi na fakt, że w procesie implementacji ww. dyrektywy do prawa krajowego administracja morską wyłączyła ww. obszary z wymogów wcześniejszego powiadamiania o odpadach na statkach, zdawania odpadów oraz ponoszenia opłat w tym zakresie, tak nie powodować nieuzasadnionych opóźnień statków zawijających do polskich portów.

W art. 7 ustawy PRF dodaje się ust. 1a, w którym wskazuje się, że usługa odbioru odpadów ze statków w portach lub przystaniach morskich jest świadczona bezpośrednio przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi albo upoważnionych przez nich odbiorców odpadów ze statków. Celem proponowanej regulacji jest uszczelnienie systemu gospodarowania odpadami ze statków w portach i przystaniach morskich poprzez ograniczenie możliwości świadczenia usług w zakresie usług odbioru odpadów ze statków przez firmy zewnętrzne niewłączone w portowe plany gospodarowania odpadami ze statków, których weryfikacja w zakresie spełnienia określonych wymogów środowiskowych oraz prawidłowej realizacji obowiązków wynikających z ustawy PRF przez administrację morską Rzeczypospolitej Polskiej (również w zakresie wydawania zwolnień, o których mowa w art. 10 ust. 16 UZZM) jest utrudniona. Wprowadzenie proponowanego instrumentu ma również na celu ułatwienie funkcjonowania portów na poziomie operacyjnym np. w zakresie pozyskiwania informacji nt. ilości odbieranych odpadów ze statków przez firmy świadczące usługi odbioru odpadów na terenie portów.

Zostaje zmienione brzmienie art. 8 ustawy PRF, który aktualnie zobowiązuje podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi do zapewnienia przeszkolenia pracowników obsługujących portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków. Z uwagi na fakt, że odbiór odpadów ze statków w praktyce jest realizowany głównie przez firmy zewnętrzne (na podstawie zawartych umów z podmiotami zarządzającymi portami lub przystaniami morskimi), w których zatrudnieni są pracownicy obsługujący portowe urządzenia odbiorcze, obowiązek przeszkolenia kadr powinien spoczywać bezpośrednio na podmiotach faktycznie świadczących usługi odbioru odpadów.

W art. 10 ustawy PRF zmienia się brzmienie ustępów 1 oraz 5. Z uwagi na brak dostępu, a tym brak możliwości technicznej bezpośredniego wprowadzania informacji o odbiorze odpadów ze statków do Narodowego Systemu SafeSeaNet przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi proponuje się, aby dane te były przekazywane do właściwego dyrektora urzędu morskiego, który dysponuje odpowiednimi środkami technicznym w tym zakresie. Z uwagi na ww. uwarunkowania proponuje się również, aby informacje dotyczące odbioru odpadów ze statków były publikowane przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi jedynie na stronach internetowych. Modyfikacja art. 11 ust. 2 ustawy PRF jest skorelowana z ww. propozycjami.

W art. 26 ustawy PRF dotyczącym kontroli przestrzegania i stosowania przepisów ustawy proponuje się dodanie ustępów 1a-1b celem doprecyzowania częstotliwości kontroli podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi przez urzędy morskie oraz uwzględnienie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej właściwego dla kontroli w odniesieniu do portów, dla których podmiotem zarządzającym są dyrektorzy urzędów morskich. Proponuje się, aby kontrole organów administracji morskiej były przeprowadzane co najmniej raz na dwa lata, tak, aby nie generować nadmiernych obciążeń administracyjnych dla podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskim przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego mechanizmu kontrolnego przestrzegania przepisów w zakresie gospodarowania odpadami ze statków przez ww. podmioty. Dodatkowo wprowadza się możliwość przeprowadzenia kontroli przez administrację morską każdorazowo w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w zakresie gospodarowania odpadami ze statków przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi.

W art. 30 w ust. 1 ustawy PRF w Rozdziale dotyczącym przepisów karnych i administracyjnych kar pieniężnych proponuje się dodanie pkt 12, który będzie stanowił podstawę sankcji za brak przeszkolenia pracowników świadczących usługi odbioru odpadów ze statków. Ciężar odpowiedzialności za przeszkolenie kadr, zgodnie z proponowaną zmianą art. 8 ustawy PRF będzie spoczywał bezpośrednio na firmach realizujących usługi odbioru odpadów ze statków w portach i przystaniach morskich.

Art. 5 projektu ustawy przewiduje maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem ustawy, tj. na etaty dla DUM, Ministerstwo Infrastruktury oraz PCA.

Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 30 dni od ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, co zapewni adresatom właściwy czas, aby mogli przygotować się do wykonywania ciężących na nich zobowiązań. W odniesieniu do art. 20g UZZM (art. 1 pkt 9 projektu ustawy), dotyczącego obowiązku przekazywania przez statek przed wejściem do portu należącego do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) 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.

Dodatkowo nie zachodzi konieczność wprowadzenia przepisów przejściowych.

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 i Europejskiego Obszaru Gospodarczego. 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.

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.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych

władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 oraz z 2024 r. poz. 1535) oraz art. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902) projektowana ustawa została udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod nr UC61.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.