



Prezes Rady Ministrów

Donald Tusk

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-24-26
UC61

Pan Włodzimierz CZARZASTY
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi
projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez
statki oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został
upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

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 wyrazy „sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie” zastępuje się wyrazami „sporządzonej w Londynie dnia 13 lutego 2004 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 1800, z 2022 r. poz. 677 oraz z 2025 r. poz. 761)”;
- 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:

„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

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 ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska oraz ustawę z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

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 z ... r. poz. ...) 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 systemu 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.³⁾), zwanym dalej „rozporządzeniem 2015/757”, wykorzystujący informacje z systemu SafeSeaNet, a także obejmujący 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), zwanego 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 oraz z 2026 r. poz. 176), 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:

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 320 z 26.11.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 105, Dz. Urz. UE L 2023/90169 z 08.12.2023, Dz. Urz. UE L 2023/2776 z 14.12.2023 oraz Dz. Urz. UE L 2024/3214 z 27.12.2024.

- „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 statku 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, do których ma zastosowanie rozporządzenie 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. 8a w ust. 3 w pkt 1 po wyrazach „THETIS-EU” dodaje się wyrazy „oraz THETIS-MRV”;
- 6) 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 morską albo upoważnionego przez niego odbiorcę odpadów ze statków.”;

- b) w ust. 9 skreśla się wyrazy „w trybie kontroli, o której mowa w art. 26 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków”,
- 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 których 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 których terenie są zdawane odpady ze statków, że:
 - a) posiada on odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków,
 - b) 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 lub umowach, o których mowa w pkt 1;”,

– dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

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

g) ust. 25 otrzymuje 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 o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.”;

7) po art. 10b dodaje się art. 10c w brzmieniu:

„Art. 10c. 1. Armator, kapitan statku, do którego ma zastosowanie art. 6 rozporządzenia 2023/1805, lub jego przedstawiciel są obowiązani przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przekazać dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu 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 zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wraz z informacją o ilości energii elektrycznej niezbędnej do zaspokojenia całego zapotrzebowania podczas zawinięcia do portu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej zgodnie z art. 6 ust. 8 rozporządzenia 2023/1805.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, armator, kapitan statku lub jego przedstawiciel przekazują 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 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.⁴⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem AFIR”.

⁴⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 2025/671 z 18.06.2025.

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 przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, o której mowa w ust. 1.”;

8) w art. 13e:

a) w ust. 3:

- w zdaniu pierwszym po wyrazach „numer telefonu” dodaje się wyraz „służbowego”,
- zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„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, 340, 1813 i 1881).”;

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 ilości paliwa wyrażonej w tonach i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach i przystaniach morskich, z uwzględnieniem zawartości siarki i kodów CN.”;

c) w ust. 8 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) numery telefonów służbowych dostawców;”;

9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu:

„Art. 14a. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu 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 statku 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 w danym porcie wymagania dotyczące zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną, zgodnie z art. 6 ust. 11 rozporządzenia 2023/1805, stosuje się do kontenerowców lub statków pasażerskich na kotwicowisku.

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 dla portu 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 do bazy danych FuelEU informacje, 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 2025 r. poz. 568) 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 opracowuje szczegółowy program akredytacji jednostek oceniających zgodność oraz w miarę potrzeby, uwzględniając w szczególności wnioski z bieżącej realizacji programu, jego aktualizację.

3. Polskie Centrum Akredytacji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej informację o udzielonych akredytacjach, zmianach zakresu akredytacji oraz zawieszonych albo cofniętych akredytacjach, w zakresie 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 lub pomiarów, o którym mowa w art. 26 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, do właściwego dyrektora urzędu morskiego.

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 lub pomiarów, o których przegląd wnioskuje armator wraz z uzasadnieniem.

3. Rozpatrując wniosek, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego może wystąpić do Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami o wydanie opinii w przedmiocie spójności danych zawartych w sprawozdaniu FuelEU, o którym mowa w art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, oraz obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 ust. 4 lit. a, b, d lub e rozporządzenia 2023/1805, w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach tego rozporządzenia oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2027 z dnia 26 lipca 2024 r. w sprawie działań weryfikacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 2024/2027 z 29.07.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem 2024/2027”.

4. We wniosku o wydanie opinii, o której mowa w ust. 3, właściwy dyrektor urzędu morskiego określa zakres zagadnień będących przedmiotem opiniowania.

5. Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami wydaje opinię w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie zgodnie z ust. 3. Do opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami nie stosuje się art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691).

6. Niewydanie przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami opinii w terminie, o którym mowa w ust. 5, uważa się za brak zastrzeżeń do oceny weryfikacyjnej i obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 rozporządzenia 2023/1805.

7. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego stwierdza, w drodze decyzji, konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora albo brak takiej potrzeby. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

8. W przypadku gdy po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego stwierdzi konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora, weryfikator jest obowiązany do przeprowadzenia ponownych obliczeń lub pomiarów i zaktualizowania informacji w bazie danych FuelEU w terminie 14 dni od dnia otrzymania decyzji od właściwego dyrektora urzędu morskiego.

9. W przypadku gdy dla armatora składającego wniosek, o którym mowa w ust. 1, państwem administrującym nie jest Rzeczpospolita Polska, właściwy dyrektor urzędu morskiego informuje o decyzji stwierdzającej konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora, o której mowa w ust. 7, właściwy organ państwa administrującego.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 8, decyzję stwierdzającą konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora właściwy dyrektor urzędu morskiego przekazuje do Polskiego Centrum Akredytacji wraz z wnioskiem o uwzględnienie informacji o tej decyzji 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. Po zarejestrowaniu przez weryfikatora w bazie danych FuelEU informacji dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku właściwy dyrektor urzędu morskiego nakłada, w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia tego zarejestrowania, zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, karę FuelEU na armatora, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 2023/1805, którego statek:

- 1) nie zawijał do portów Unii Europejskiej, a jednocześnie pożyczyl 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 częściowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, z wyłączeniem określonym w art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia

– obliczaną zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805.

3. Decyzja o nałożeniu kary FuelEU podlega natychmiastowemu wykonaniu.
4. Nałożenie kary FuelEU 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 FuelEU.
6. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary FuelEU 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 wpłaty z tytułu kary FuelEU do bazy danych FuelEU.
7. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary FuelEU w terminie 3 dni roboczych od daty wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary.
8. Właściwy dyrektor urzędu morskiego na podstawie informacji, o której mowa w ust. 7, wydaje:
 - 1) dokument zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805 albo
 - 2) decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU – w przypadku braku wpłaty z tytułu kary FuelEU.
9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie rejestruje dokument zgodności FuelEU albo decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU.

Art. 14e. 1. Właściwy 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 właściwy dyrektor urzędu morskiego może zasięgać opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami w przedmiocie spójności danych zawartych w sprawozdaniu FuelEU, o którym mowa w art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, oraz obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 ust. 4 lit. a, b, d lub e rozporządzenia 2023/1805, w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach tego rozporządzenia oraz rozporządzenia 2024/2027.

3. We wniosku o wydanie opinii, o której mowa w ust. 2, właściwy dyrektor urzędu morskiego określa zakres zagadnień będących przedmiotem opiniowania.

4. Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami wydaje opinię w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie zgodnie z ust. 2. Do opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami nie stosuje się art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

5. Niewydanie przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami opinii w terminie, o którym mowa w ust. 4, uważa się za brak zastrzeżeń do sprawozdań FuelEU, sprawozdań z weryfikacji i obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805.

6. Właściwy dyrektor urzędu morskiego z przeprowadzonej dodatkowej kontroli armatora, o której mowa w ust. 1, sporządza, w terminie 30 dni od dnia zakończenia kontroli, sprawozdanie zgodnie z art. 17 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805. Sprawozdanie z dodatkowej kontroli zamieszcza się niezwłocznie w bazie danych FuelEU.

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

8. Nałożenie kary, o której mowa w ust. 7, jest niezwłocznie odnotowywane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego w bazie danych FuelEU.

9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o nałożonej karze, o której mowa w ust. 7.

10. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary, o której mowa w ust. 7, 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 wpłaty z tytułu tej kary do bazy danych FuelEU.

11. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary, o której mowa w ust. 7, w terminie 3 dni roboczych od daty wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary.

12. W przypadku gdy armator nie dokona wpłaty kary, o której mowa w ust. 7, w terminie określonym w decyzji o nałożeniu tej kary, właściwy dyrektor urzędu morskiego wycofuje z bazy danych FuelEU dokument zgodności FuelEU wydany dla statku.

13. W przypadku stwierdzenia w toku przeprowadzanych dodatkowych kontroli niezgodności działań weryfikatora, o których mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805, dyrektor urzędu morskiego informuje niezwłocznie właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała tego weryfikatora.

Art. 14f. Do administracyjnych kar pieniężnych, o których mowa w art. 14d i art. 14e, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.⁵⁾).

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

- 1) dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego – właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Szczecinie;
- 2) kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, podlaskiego, podkarpackiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego – właściwy 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, którego terytorialny zakres działania obejmuje port z największą częstotliwością zawinięć statków zrealizowanych przez tego armatora w ciągu poprzednich czterech lat.

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 statku.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 497, 621, 622, 769, 820, 1203, 1235, 1414, 1417, 1669, 1804 i 1863.

4. W sprawach, o których mowa w art. 14c, dla weryfikatorów mających siedzibę na obszarze województw:

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

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

„Art. 27a. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji statku o polskiej przynależności, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805, przeprowadzonej w polskim porcie, braku ważnego dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku, po umożliwieniu armatorowi statku przekazania uwag zatrzymuje statek, w drodze decyzji. 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.”;

11) w art. 34b 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 kary pieniężne, o których mowa w art. 36aa ust. 7 i art. 37d, nie zapewniły zgodności z rozporządzeniem 2023/1805, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku wzywa armatora pisemnie do przedstawienia wyjaśnień i może wydać, w drodze decyzji, 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 Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu przeznaczenia wydaje, w drodze decyzji, zakaz wejścia do portu temu statkowi do czasu wykazania posiadania dokumentu zgodności FuelEU.

6. W przypadku stwierdzenia przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu 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) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Jeżeli armator statku, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 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, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805:

- 1) nie monitoruje lub nie raportuje 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 rozporządzenia 2023/1805, w sposób określony w art. 15 ust. 2 tego rozporządzenia,
- 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 i art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805,
 - 5) wbrew art. 15 ust. 2 i art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805 przedstawia zawyżone lub 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 lub dokumenty dotyczą.”;
- 17) w art. 38 w ust. 1 i 2 wyrazy „art. 36–37c” zastępuje się wyrazami „art. 36–37d”;
 - 18) w tytule rozdziału 8 po wyrazie „obowiązujących” dodaje się wyrazy „ , przepisy epizodyczne”;
 - 19) po art. 40 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 przyłączenia 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, obowiązane 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 2025 r. poz. 647, 1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176) 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

- 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 na końcu 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, o których mowa w art. 14d ust. 2 i art. 14e ust. 7 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786 oraz z ... r. poz. ...), 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 kropkę na końcu zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 21 w brzmieniu:
- „21) wpływy z tytułu kar, o których mowa w art. 14d ust. 2 i art. 14e ust. 7 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 niemniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 21, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, jednak nie więcej niż o 1 % tych przychodów, przeznacza się na cele określone w art. 23 ust. 11 akapit pierwszy rozporządzenia 2023/1805.”,
- b) w ust. 10 i 11 w zdaniu pierwszym wyrazy „i 8–9c” zastępuje się wyrazami „i 8–9d”.

Art. 3. 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 – 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, z uwzględnieniem art. 18a;”;

- 2) w art. 7 po ust. 1 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 odpadów ze statków lub gospodarowania tymi odpadami 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 w celu 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 je

właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w celu 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 określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.”;

- 6) po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Art. 18a. Przepisy art. 13–17 stosuje się odpowiednio do przystani plażowej w rozumieniu art. 2 pkt 2a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.”;

- 7) w art. 20 w ust. 6 w pkt 1 skreśla się wyrazy „wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej”;

- 8) w art. 26 po ust. 1 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 każdorazowo kontrolę w przypadku uzyskania informacji o nieprawidłowościach związanych z przestrzeganiem i stosowaniem przepisów ustawy.”;

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

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

Art. 4. 1. 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) 2026 r. – 0,064 mln zł;
- 2) 2027 r. – 0,066 mln zł;
- 3) 2028 r. – 0,067 mln zł;
- 4) 2029 r. – 0,069 mln zł;
- 5) 2030 r. – 0,071 mln zł;
- 6) 2031 r. – 0,073 mln zł;

- 7) 2032 r. – 0,074 mln zł;
- 8) 2033 r. – 0,076 mln zł;
- 9) 2034 r. – 0,078 mln zł;
- 10) 2035 r. – 0,080 mln zł.

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

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2030 r.

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel projektu ustawy

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

- 1) 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), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/957”, oraz
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 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 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 i art. 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:

- 1) ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786), zwanej dalej „UZZM”, oraz
 - 2) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.), zwanej dalej „POŚ”
- w celu wyraźnego wskazania w prawie krajowym, które organy odpowiedzialne będą za egzekwowanie obowiązków nałożonych przepisami ww. rozporządzeń UE, a także określenia mechanizmu wykorzystywania środków pochodzących z wpłat z tytułu nakładanych na armatorów „kar FuelEU” na cele związane z dekarbonizacją sektora morskiego, o których

mowa w art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime, przez dedykowane programy utworzone w ramach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanego dalej „NFOŚiGW”.

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:

- 1) systemem monitorowania, raportowania i weryfikacją emisji gazów cieplarnianych ze statków zawijających do portów zlokalizowanych na terenie państw członkowskich UE,
- 2) generowaniem popytu na paliwa odnawialne i niskoemisyjne wykorzystywane w transporcie morskim przez ustanowienie celów ograniczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach, a także
- 3) 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 infrastruktury 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 statków, do których ma zastosowanie rozporządzenie 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 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 dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie. 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. w celu 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, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869, z późn. zm.), 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, zwaną dalej „EMSA”, który umożliwi objęcie swoim zakresem modułu, który docelowo zostanie opracowany przez EMSA pn. „baza danych FuelEU” oraz 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 pochodzących ze zużycia energii na statku”, „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 obowiązani 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 2025 r. poz. 883, z późn. zm.), 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 z dnia 18 sierpnia 2011 r. 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. 8a w ust. 3 w pkt 1 UZZM zadania Administratora THETIS-EU zostały uzupełnione o udzielanie dostępu do systemu THETIS-MRV, który będzie podstawą funkcjonowania bazy

danych FuelEU. Dostęp do ww. systemu (stanowiącego istotny komponent w procesie realizacji zadań nałożonych projektowaną ustawą) posiadają aktualnie przedstawiciele administracji morskiej oraz Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami, zwanego dalej „KOBiZE”.

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), zwanym dalej „rozporządzeniem 2022/89”. 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 w celu doprecyzowania brzmienia warunków możliwości uzyskania zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statku 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 niemniejszą 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 UZZM „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 między armatorem a podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo 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 UZZM. Statek otrzymuje zwolnienie, jeżeli spełnia określone warunki, m.in. jeżeli „statek jest włączony w ustalony harmonogram podróży z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów lub przystani morskich, w których ubiega się o zwolnienie.”. Z uwagi na fakt, że ustalony harmonogram podróży jest jednym z warunków udzielenia zwolnienia, przewidziano konieczność udokumentowania tego warunku przez dołączenie kopii informacji w ww. zakresie do wniosku. Dodanie ww. załącznika do wniosku usprawni proces wydawania przez DUM zwolnień, przez 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 DUM na podstawie art. 10 ust. 16 UZZM. Celem wprowadzanej zmiany jest dookreślenie, że dopiero w sytuacji, gdy dany statek nie posiada dostatecznej pojemności umożliwiającej zgromadzenie wszystkich kategorii odpadów wymienionych w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101, z późn. zm.) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679, z późn. zm.), 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, mimo posiadania zwolnienia, statek ten jest obowiązany spełnić wszystkie wymogi w zakresie odpadów przy jednoczesnym poniesieniu tzw. opłaty dodatkowej zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy PRF. Kryteria dotyczące „dostatecznej pojemności magazynowania”, którymi jest obowiązana administracja morska, zostały szczegółowo określone w rozporządzeniu 2022/89.

W proponowanym art. 10c UZZM zostaje doprecyzowana kwestia przekazywania przez statek przed wejściem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej należącego do Transeuropejskiej sieci transportowej, zwanej dalej „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 ilości energii elektrycznej niezbędnej do zaspokojenia całego zapotrzebowania podczas zawinięcia do portu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej zgodnie z art. 6 ust. 8 rozporządzenia FuelEU Maritime. Informacje będą przekazywane do DUM właściwego dla portu zawinięcia statku oraz podmiotu zarządzającego portem za pośrednictwem Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. W art. 10c w ust. 3 wskazuje się, że to na właścicielu nabrzeża portu należącego do sieci TEN-T lub portu posiadającego infrastrukturę 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 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.). W ust. 4 wskazuje się na obowiązek potwierdzenia statkowi możliwości podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.

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, z późn. zm.) 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 w art. 13e ust. 3 w zdaniu pierwszym wprowadzono zmianę w zakresie danych kontaktowych zgłaszającego przez dookreślenie wymogu wskazania

służbowych środków komunikacji osoby fizycznej, zamiast prywatnych – w konsekwencji zmienia się brzmienie art. 13e ust. 8 pkt 4 UZZM.

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 DUM 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–14g 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 jest odpowiedzialna 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 DUM 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, z późn. zm.). 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, do których ma zastosowanie rozporządzenie FuelEU Maritime, dla których państwem administrującym jest Rzeczpospolita Polska.

Zgodnie z art. 27 rozporządzenia FuelEU Maritime państwa członkowskie UE wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie tego rozporządzenia i przekazują Komisji ich nazwy i dane kontaktowe. Projektodawca przypisał w projekcie ustawy ww. zadania DUM. Jednocześnie, z uwagi na specyfikę zadań określonych

w rozporządzeniu FuelEU Maritime, KOBiZE został wskazany jako wyspecjalizowana jednostka do opiniowania na wniosek DUM (fakultatywnie) wniosków armatorów w trybie art. 26 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime o przegląd obliczeń lub pomiarów weryfikatora akredytowanego przez polską jednostkę akredytującą oraz opiniowanie (na wniosek DUM) dokumentów dotyczących intensywności emisji podczas przeprowadzanych przez DUM dodatkowych kontroli armatorów zgodnie z art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime. W projekcie ustawy proponuje się wskazanie DUM jako organów administracji morskiej właściwych do realizowania zadań związanych z:

- 1) inspekcją państwa portu (PSC), tj. kontrolą, czy statek, do którego ma zastosowanie rozporządzenie FuelEU Maritime, posiada ważny dokument zgodności FuelEU, a w przypadku jego braku – z nakładaniem administracyjnych kar pieniężnych lub wydawaniem decyzji o opuszczeniu portu, jeżeli wystąpią okoliczności określone w art. 25 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia FuelEU Maritime;
- 2) 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 zawinieć do portu; obliczenia weryfikatora dotyczące deficytu zgodności będą dla DUM podstawą do nałożenia na armatora tzw. „kary FuelEU” zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia FuelEU Maritime, w kwocie wynikającej z zastosowania wzorów określonych w części B załącznika IV do tego rozporządzenia;
- 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 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);
- 9) rozpatrywaniem wniosków armatorów w trybie art. 26 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime o przegląd obliczeń lub pomiarów weryfikatora akredytowanego przez polską jednostkę akredytującą.

W art. 14b UZZM wskazano Polskie Centrum Akredytacji, zwane dalej „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 2025 r. poz. 568), 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 (Dz. Urz. UE L 2025/192 z 29.01.2025), którego wydanie zostało przewidziane w art. 14 ust. 5 rozporządzenia FuelEU Maritime.

W art. 14c UZZM zagwarantowano możliwość złożenia przez armatora wniosku do właściwego DUM o przegląd obliczeń lub pomiarów weryfikatora akredytowanego przez PCA pod kątem spełniania wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime, 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 lub 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, DUM realizującym zadania rozpatrywania wniosków armatorów o weryfikację obliczeń wykonanych przez weryfikatora zapewniono wsparcie jedyne wyspecjalizowanego w tym zakresie ośrodka w Rzeczypospolitej Polskiej, dysponującego 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, z późn. zm.). Podmiot ten posiada zaplecze ekspercko-kadrowe pozwalające realizować zadania związane z przeprowadzaniem obliczeń w zakresie emisji, m.in. przez opracowywanie wskaźników emisji na jednostkę wyprodukowanego towaru, zużytego paliwa lub surowca (art. 3 ust. 2 pkt 8 ww. ustawy).

Opinia KOBiZE ma charakter fakultatywny i jest dokonywana na wniosek DUM w przedmiocie spójności danych zawartych w sprawozdaniu FuelEU, o którym mowa w art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, oraz obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 ust. 4 lit. a, b, d lub e rozporządzenia 2023/1805 (dotyczących odpowiednio: średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na danym statku, salda zgodności, rocznego zużycia energii na statku, z wyłączeniem energii z zasilania energią elektryczną z lądu oraz rocznego zużycia energii na statku z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego), w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach tego rozporządzenia oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2027 z dnia 26 lipca 2024 r. w sprawie działań weryfikacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 2024/2027 z 29.07.2024). Ustawodawca wskazał, że KOBiZE wydaje opinię w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie zgodnie z ust. 3.

Do opinii KOBiZE nie stosuje się art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), zwanej dalej „KPA”. Przewidziany w projekcie ustawy 21-dniowy termin na opinię KOBiZE (wydłużony w stosunku do terminów wskazanych w KPA) w ocenie ustawodawcy jest odpowiedni i zapewnia czas na analizę sprawy i wydanie merytorycznej opinii, która wesprze DUM w procesie wydawania decyzji administracyjnej.

Należy podkreślić, że mechanizm przewidziany w art. 26 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime i wdrożony do krajowego porządku prawnego przepisem art. 14c UZZM,

pozwalający armatorowi wnioskować do właściwego DUM o przegląd obliczeń lub pomiarów weryfikatora dotyczy wyłącznie obliczeń wykonanych przez weryfikatora akredytowanego przez polską jednostkę akredytującą, tj. 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 rozporządzenia FuelEU Maritime będą oni składać wnioski do właściwego organu wyznaczonego przez to państwo członkowskie UE.

Mając na uwadze międzynarodowy charakter żeglugi morskiej oraz krótki odstęp czasu między sporządzeniem przez weryfikatora sprawozdania FuelEU (art. 16 ust. 5 rozporządzenia FuelEU Maritime) i innymi działaniami (określonymi w art. 20, art. 21 i art. 23 rozporządzenia FuelEU Maritime), które będą uprawniały armatora do otrzymania ważnego dokumentu zgodności FuelEU w czasie określonym przepisami art. 24 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime, tj. do dnia 30 czerwca danego roku (okresu weryfikacji), procedura wnioskowania o przegląd obliczeń lub pomiarów weryfikatora musi zapewniać możliwość uzyskania dokumentu zgodności w terminie, dlatego też projektodawca przewidział, że maksymalny termin rozpatrzenia wniosku przez KOBIZE nie może przekroczyć 21 dni. W przypadku gdy przegląd DUM wykaże nieprawidłowości w zakresie wykonanych obliczeń lub pomiarów, weryfikator w ciągu 14 dni od dnia otrzymania decyzji właściwego DUM obowiązany będzie do wykonania ponownych obliczeń oraz wprowadzenia stosownej aktualizacji informacji w bazie danych FuelEU. Decyzje DUM o konieczności korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora lub braku takiej potrzeby, z uwagi na powyższe istotne uwarunkowania wynikające z rozporządzenia FuelEU Maritime, będą podlegały natychmiastowemu wykonaniu. Dodatkowo zgodnie z projektowanym art. 14c ust. 9 UZZM, w przypadku gdy dla armatora składającego wniosek o dokonanie przeglądu obliczeń lub pomiarów weryfikatora państwem administrującym nie jest Rzeczypospolita Polska, właściwy DUM jest obowiązany poinformować o decyzji właściwy organ państwa administrującego.

W art. 14c ust. 10 UZZM wprowadza się instrument uprawniający DUM 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 DUM (po uprzednim zweryfikowaniu informacji dostępnych w bazie danych FuelEU) do wydawania decyzji nakładających kary pieniężne, tzw. „kary FuelEU”, na armatorów jednostek, do których ma zastosowanie rozporządzenie FuelEU Maritime, które naruszyły wymogi dotyczące: zakresu pożyczek nadwyżek zgodności między 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).

Sposób obliczania wysokości „kar FuelEU” jest określony w art. 23 ust. 2 rozporządzenia FuelEU Maritime oraz załączniku IV do tego rozporządzenia. 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 UE. Z uwagi na potrzebę zapewnienia odpowiednich ram czasowych dla DUM na wydanie armatorom dokumentów zgodności FuelEU [zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime musi to nastąpić do dnia 30 czerwca danego roku rozliczeniowego (okresu weryfikacji)] proponuje się, aby decyzje DUM nakładające kary FuelEU miały charakter natychmiastowej wykonalności.

W proponowanym art. 14d ust. 5–9 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 NFOŚiGW, a także wskazuje się na kwestie związane z wydawaniem albo odmową wydania dokumentu zgodności FuelEU (również w zakresie obowiązków rejestracyjnych w tym zakresie). Proponowane rozwiązania ustawowe polegają na wskazaniu NFOŚiGW jako podmiotu, do którego wnoszone są wpłaty armatorów z tytułu „kar FuelEU” nakładanych za naruszenie przepisów rozporządzenia FuelEU Maritime.

Rozwiązanie to ma na celu zapewnienie wsparcia finansowego dla sektora morskiego w ramach programów priorytetowych NFOŚiGW z otrzymywanych wpływów z „kary FuelEU”. Dodatkowo w projekcie ustawy zobowiązuje się NFOŚiGW do każdorazowego informowania (w terminie 3 dni roboczych) właściwego DUM o wysokości wpłaty z tytułu „kary FuelEU” dokonanej przez armatora statku, 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 DUM w dowolnym momencie. Dodatkowe kontrole będą przeprowadzane przez DUM wedle właściwości, której metodologia ustalania została szczegółowo określona w projektowanym art. 14g UZZM.

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 DUM podczas przeprowadzanych 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. 7 UZZM. Informacje o nałożeniu tych kar będą musiały być wprowadzane przez DUM do bazy danych FuelEU. Kary FuelEU będące następstwem dodatkowych kontroli armatorów mają być uiszczane przez

armatorów na rachunek bankowy NFOŚiGW wskazany w decyzji właściwego DUM o nałożeniu tej kary, a w konsekwencji mają stanowić przychód NFOŚiGW, który ma być przeznaczany na cele dekarbonizacyjne sektora morskiego, o których mowa w art. 23 ust. 11 akapit pierwszy rozporządzenia FuelEU Maritime. W art. 14d ust. 8 wskazano, że kary nałożone na armatora w ramach dodatkowej kontroli DUM odnotowuje w bazie danych FuelEU. Analogiczne rozwiązanie przewidziano w art. 14d ust. 4 UZZM. W art. 14e ust. 9–11 UZZM wskazano, analogicznie jak w przypadku art. 14d, mechanizm przekazywania środków pochodzących z „kar FuelEU” na rachunek bankowy NFOŚiGW.

W związku z tym, że nakładane przez DUM na armatorów „kary FuelEU” będą wpłacane bezpośrednio na rachunek bankowy NFOŚiGW i będą stanowiły przychód NFOŚiGW, to środki pochodzące z ww. kar nie będą stanowić niepodatkowej należności budżetowej o charakterze publicznoprawnym w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1483, z późn. zm.). Aby zapewnić kompleksowość przepisów pozwalających na zachowanie dyscypliny finansów publicznych, wprowadzono art. 14f UZZM zawierający odesłanie do przepisów działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.).

W art. 14g UZZM określono właściwość terytorialną DUM w sprawach rozpatrywania wniosków armatorów o dokonanie przeglądu obliczeń lub pomiarów weryfikatorów, nakładania armatorom „kar FuelEU”, a także przeprowadzania dodatkowych kontroli armatorów w zakresie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime.

Zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia FuelEU Maritime państwa członkowskie UE są obowiązane 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. W celu zapewnienia właściwej realizacji wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime zachodzi konieczność rozszerzenia przepisów UZZM w sposób pozwalający organom inspekcyjnym (urzędom morskim) 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, do którego ma zastosowanie rozporządzenie FuelEU Maritime, braku posiadania dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, DUM jest obowiązany, w drodze decyzji, do zatrzymania statku, zapewniając jednocześnie armatorowi możliwość przekazania DUM uwag. DUM wydający decyzję o zatrzymaniu statku jest obowiązany 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 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 DUM 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 DUM 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 nakazem opuszczenia portu przez statek pływający 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), DUM są obowiązani do wydawania, w drodze decyzji, 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 DUM właściwego dla portu 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 rozporządzeniem 2023/957 do rozporządzenia 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. U. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.). 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 również dodanie ust. 7, który przewiduje, że armator statku, do którego ma zastosowanie rozporządzenie FuelEU Maritime oraz który nie posiada ważnego dokumentu zgodności FuelEU, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 SDR, wydawanej w drodze decyzji przez DUM. 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 UZZM, 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 DUM) 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 DUM 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 Rzeczypospolitej Polskiej 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 art. 400k ust. 2 lit. 1b POŚ wprowadzono mechanizm polegający na opiniowaniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej programów priorytetowych dedykowanych na cele związane z dekarbonizacją transportu morskiego, które będą przyjmowane w ramach NFOŚiGW. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odpowiedzialny za realizację rozporządzenia FuelEU Maritime powinien dysponować odpowiednimi instrumentami prawnymi pozwalającymi na właściwą realizację wymogów, o których mowa w art. 23 ust. 11 tego rozporządzenia. Implementacja wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime do krajowego porządku prawnego implikować będzie znaczące wyzwania nie tylko dla administracji morskiej, ale również polskich armatorów i podmiotów zarządzających portami morskimi, także w wymiarze finansowym, dlatego też projektodawca przewidział odpowiednie ramy instytucjonalne w ramach NFOŚiGW w celu zapewnienia maksymalnie efektywnego procesu wsparcia sektora morskiego.

W związku z propozycją wprowadzenia art. 14d oraz art. 14e do UZZM, który przewiduje dokonywanie wpłat z tytułu kar pieniężnych („kar FuelEU”) nakładanych na armatorów przez DUM na rachunek bankowy NFOŚiGW, zaproponowano stosowne zmiany w POŚ polegające

na bezpośrednim wskazaniu NFOŚiGW jako podmiotu, do którego wnoszone są wpłaty armatorów z tytułu „kar FuelEU”. Zgodnie z art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime państwa członkowskie UE starają się zapewnić, aby dochody uzyskane z „kar FuelEU” były wykorzystywane do wspierania szybkiego wdrożenia i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim przez 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 źródeł finansowania dla programu lub programów priorytetowych NFOŚiGW w celu zapewnienia wsparcia ww. obszarów. Zakłada się, że uruchomienie tego programu lub programów nastąpi do końca I kwartału 2026 r., a źródłem ich finansowania będą wpływy z „kar FuelEU”.

Mając na względzie potrzebę efektywnego gospodarowania środkami, określono maksymalną wartość przychodów NFOŚiGW z tytułu „kar FuelEU”, które mogą zostać wykorzystane na cele obsługi programu, na poziomie do 1 %, proponuje się dodanie stosownego rozwiązania w art. 401c w postaci ust. 9d POŚ. Należy jednocześnie zauważyć, że na obecnym etapie nie jest możliwe precyzyjne określenie docelowej wartości procentowej lub liczbowej wysokości kosztów obsługi NFOŚiGW programu, który ma być przeznaczony na cele związane z dekarbonizacją sektora morskiego, o których mowa w art. 23 ust. 11 rozporządzenia 2023/1805. Na koszty obsługi programu składają się m.in. koszty NFOŚiGW związane z analizą i rozpatrywaniem wniosków o dofinansowanie, koszty związane z monitoringiem realizowanych projektów, kontrolą ich zgodności z umową, a także kontrolą prawidłowości wydatkowania środków. Na podstawie zebranych informacji oraz przyjętych wstępnych założeń projektodawca estymuje, że przyszłe koszty obsługi programu nie powinny przekroczyć 1 % alokacji środków programu.

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 przychody NFOŚiGW 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 UE lub 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, do których ma zastosowanie rozporządzenie 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 oraz pozyskiwania funduszy na cele związane z transformacją energetyczną w sektorze transportu morskiego.

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

Przepisy ustawy PRF transponują do krajowego porządku prawnego przepisy 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 07.06.2019, str. 116, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą PRF”. W kwietniu 2024 r. odbyła się wizyta EMSA w Rzeczypospolitej Polskiej celem weryfikacji prawidłowości wdrożenia przepisów dyrektywy PRF. Proponowane zmiany są następstwem analizy problemów ze stosowaniem przepisów ustawy PRF w praktyce oraz uwag z kontroli EMSA.

W art. 5 w pkt 8 ustawy PRF proponuje się zmianę definicji „portu lub przystani morskiej” przez 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, z późn. zm.). Wymogi dyrektywy PRF 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”. Przyjęta na poziomie prawa krajowego definicja portu oznacza w praktyce nadmiarowe rozszerzenie stosowania wymogów dyrektywy PRF na przystanie plażowe. Gospodarka odpadami w przystaniach plażowych jest zintegrowana z systemami zbiórki odpadów komunalnych funkcjonującymi w gminach, w których są położone. Jednakże, mając na uwadze fakt, że systemy zbiórki odpadów komunalnych nie przewidują odbioru niektórych odpadów pochodzących z cumujących w tych lokalizacjach jednostek (głównie kutrów rybackich),

takich jak np. wody zaolejone lub szmaty zaolejone, mimo wyłączenia przystani plażowych spod rygoru ustawy PRF w zakresie gospodarowania odpadami ze statków, projektodawca zobligował podmioty zarządzające tymi przystaniami do opracowywania Planów gospodarowania odpadami ze statków, o których mowa w rozdziale 3 ustawy PRF.

Z zakresu przedmiotowego definicji „portu lub przystani morskiej” wyłączono również kotwiczowiska z uwagi na fakt, że w procesie implementacji dyrektywy PRF do prawa krajowego administracja morska wyłączyła ww. obszary z wymogów wcześniejszego powiadamiania o odpadach na statkach, zdawania odpadów oraz ponoszenia opłat w tym zakresie, tak aby 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 przez 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 są zatrudnieni 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 ust. 1 i 5. Z uwagi na brak dostępu, a tym samym 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 DUM, który dysponuje odpowiednimi środkami technicznymi 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.

Dodaje się art. 18a ustawy PRF, który zobowiązuje podmioty zarządzające przystaniami plażowymi do opracowywania Planów gospodarowania odpadami ze statków. Wprowadzona modyfikacja jest następstwem zmiany w definicji „portu lub przystani morskiej”, z której wyłączono przystanie plażowe.

W art. 26 ustawy PRF dotyczącym kontroli przestrzegania i stosowania przepisów tej ustawy proponuje się dodanie ust. 1a i 1b w celu 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 DUM. 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. 4 projektu ustawy przewiduje maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem projektowanej ustawy, tj. na dodatkowe środki finansowe na realizację nowych zadań dla PCA.

Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, co zapewni adresatom właściwy czas, aby mogli zapoznać się z projektowanymi przepisami oraz przygotować się do wykonywania ciążących na nich zobowiązań. Zasadniczym celem projektu ustawy jest wskazanie w prawie krajowym kompetencji poszczególnych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie obowiązków nałożonych przepisami rozporządzenia 2023/957 oraz rozporządzenia FuelEU Maritime. Zaproponowany okres *vacatio legis* jest w ocenie projektodawcy wystarczający, aby umożliwić odpowiednie przygotowanie organów administracji do realizacji zadań w pierwszym okresie weryfikacji, tj. w 2026 r. – w odniesieniu do obowiązków nałożonych na państwa członkowskie UE rozporządzeniem FuelEU Maritime, a jednocześnie umożliwi armatorom uzyskanie stosownych dokumentów w właściwym terminie. Należy podkreślić, że obowiązki nałożone na armatorów statków zostały określone w przepisach rozporządzeń unijnych, które stosuje się bezpośrednio. W odniesieniu do art. 10c UZZM (art. 1 pkt 7 projektu ustawy), dotyczącego obowiązku przekazywania przez statek przed wejściem do portu należącego do TEN-T lub innego portu posiadającego infrastrukturę zasilania statków energią elektryczną z lądu informacji o zamiarze przyłączenia statku do zasilania energią elektryczną z lądu wraz z informacją o ilości energii elektrycznej niezbędnej do zaspokojenia całego zapotrzebowania 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, do których ma zastosowanie rozporządzenie 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 UE wynikają

z rozporządzenia FuelEU Maritime, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE i EOG. Projekt ustawy 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 w ramach programu priorytetowego lub programów priorytetowych 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, z późn. zm.), 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 2025 r. poz. 677) oraz art. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony 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, z późn. zm.) 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.

Projekt ustawy nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych ani nie będzie wywierał wpływu na działanie średnich i dużych przedsiębiorców.

Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury – ministerstwo wiodące Ministerstwo Klimatu i Środowiska – ministerstwo współpracujące Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Arkadiusz Marchewka, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Sonia Knobloch-Sieradzka, Z-ca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 522 55 70; e-mail: SekretariatDGMiZS@mi.gov.pl	Data sporządzenia 11.02.2026 Źródło: Inne Prawo UE i inne Nr w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów UC61
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

- 1) 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), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/957” oraz
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 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 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 i art. 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:

- 1) ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786), zwanej dalej „UZZM”, oraz
- 2) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.), zwanej dalej „POŚ”

– w celu wyraźnego wskazania w prawie krajowym, które organy odpowiedzialne będą za egzekwowanie obowiązków nałożonych przepisami ww. rozporządzeń UE, a także określenia mechanizmu wykorzystywania środków pochodzących z wpłat z tytułu nakładanych na armatorów „kar FuelEU” na cele związane z dekarbonizacją sektora morskiego, o których mowa w art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime, przez dedykowane programy utworzone w ramach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanego dalej „NFOŚiGW”.

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:

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

Istnieje potrzeba wskazania w przepisach organów odpowiedzialnych za zadania:

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

Zidentyfikowano również potrzebę podjęcia działań legislacyjnych o charakterze porządkującym w celu ujednolniczenia i zharmonizowania przepisów ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1250), zwanej dalej „ustawą PRF”, w związku z występującymi trudnościami w ich zastosowaniu praktycznym. Proponuje się wprowadzenie zmian mających na celu doprecyzowanie przepisów 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 przystaniach morskich.

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

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

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

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

1) rozporządzenia FuelEU Maritime:

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

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

Przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime stosuje się bezpośrednio, istnieje jednak potrzeba zapewnienia ich stosowania przez wskazanie w krajowym porządku prawnym podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań administracji państwa członkowskiego UE oraz wyposażenia tych podmiotów w odpowiednie narzędzia formalno-prawne umożliwiające ich realizację. Nowelizacja przepisów UZZM obejmuje wskazanie organów inspekcyjnych administracji morskiej, tj. DUM, jako podmiotów:

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

W projektowanej ustawie przewiduje się dla DUM odpowiednie narzędzia formalno-prawne umożliwiające egzekwowanie wymagań rozporządzenia FuelEU Maritime zarówno w odniesieniu do statków pod polską banderą, jak i statków o obcej przynależności, zawijających do portów zlokalizowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Przewidziano również dla DUM instrumenty prawne umożliwiające przeprowadzanie dodatkowych (fakultatywnych) kontroli armatorów, dla których Rzeczpospolita Polska jest państwem administrującym, oraz armatorów mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zgodnie z projektowanymi regulacjami DUM będą:

- 1) realizować zadania związane z inspekcją państwa portu (PSC), tj. kontrolować, czy statek, do którego ma zastosowanie rozporządzenie FuelEU Maritime, posiada ważny dokument zgodności FuelEU, a w przypadku jego braku – nakładać administracyjne kary pieniężne lub wydawać decyzje o opuszczeniu portu, jeżeli wystąpią okoliczności określone w art. 25 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia FuelEU Maritime;
- 2) realizować zadania związane z inspekcją państwa bandery (FSC) w odniesieniu do statków o polskiej przynależności, a w uzasadnionych przypadkach – wydawać decyzje o zatrzymaniu statku;
- 3) nakładać i egzekwować kary przewidziane w rozporządzeniu FuelEU Maritime na armatora, w przypadku gdy statek wykazuje deficyt zgodności lub dokonał niezgodnych z przepisami zawinięć do portu; obliczenia weryfikatora dotyczące deficytu zgodności będą dla DUM podstawą do nałożenia na armatora tzw. „kary FuelEU” zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia FuelEU Maritime, w kwocie wynikającej z zastosowania wzorów określonych w części B załącznika IV tego rozporządzenia;
- 4) wystawiać dokument zgodności FuelEU po zweryfikowaniu, że wszystkie wymagane należności zostały przez armatora uiszczone;
- 5) koordynować wymianę informacji po otrzymaniu od statku zgłoszenia zamiaru korzystania z energii elektrycznej z łądu podczas cumowania statku w polskim porcie;
- 6) wydawać zarządzenia dotyczące wymogów dla portów w zakresie zapewnienia zasilania energią elektryczną z łądu dla statków zgodnie z przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime (zgodnie z art. 6 ust. 3 i 11 rozporządzenia FuelEU Maritime);
- 7) nakładać na armatorów kary pieniężne (odrębne od „kar FuelEU”) za uchybienia stwierdzone podczas inspekcji PSC lub inspekcji FSC w odniesieniu do wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime w zakresie monitorowania i raportowania danych – w wysokości do 50 000 SDR;
- 8) przeprowadzać dodatkowe kontrole armatorów w zakresie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime (zgodnie z art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime);
- 9) rozpatrywać wnioski armatorów o dokonanie przeglądu obliczeń lub pomiarów weryfikatorów, o których mowa w art. 26 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime.

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

Na podstawie danych i innych istotnych informacji monitorowanych i rejestrowanych przez armatorów niezależni weryfikatorzy będą obliczać średnioroczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oraz saldo zgodności statku w odniesieniu do wartości dopuszczalnej w danym okresie (art. 4 ust. 2 rozporządzenia FuelEU Maritime), w tym wszelkie przypadki nadwyżki zgodności lub deficytu zgodności. Z uwagi na zbliżony zakres tematyczny i podobieństwo wymagań nakładanych rozporządzeniem FuelEU Maritime i rozporządzeniem 2023/957, Komisja Europejska przewidywała, że wnioski o akredytację w obu obszarach będą składać te same podmioty. Taka sytuacja ma miejsce w Rzeczypospolitej Polskiej, gdzie aktualnie akredytowany jest tylko jeden podmiot posiadający akredytację w obu obszarach. Podmiotem tym jest Polski Rejestr Statków S.A. Zgodnie z przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime w przypadku gdy obliczenia potwierdzą spełnienie wymagań, weryfikator powinien wystawić dla statku dokument zgodności FuelEU oraz zarejestrować go w bazie danych FuelEU.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime (art. 26 ust. 1) ze względu na znaczenie konsekwencji (znaczną wysokość „kar FuelEU”), jakie obliczenia i pomiary dokonane przez weryfikatorów mogą mieć dla armatorów, powinni oni mieć prawo do złożenia wniosku o przegląd obliczeń lub pomiarów dokonanych przez weryfikatorów do właściwego organu w państwie członkowskim UE, w którym weryfikator uzyskał akredytację. Właściwym organem w tym zakresie – zgodnie z projektem ustawy – będzie DUM.

Z uwagi na fakt, że aspekty związane z obliczeniami dotyczącymi emisji gazów cieplarnianych są zagadnieniem wysoce specjalistycznym i są powiązane bezpośrednio w rozporządzeniu FuelEU Maritime z licznymi aktami prawnymi

pozostającymi w kompetencji Ministerstwa Klimatu i Środowiska, tj. m.in. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 z dnia 18 października 2023 r. zmieniającej dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylającej dyrektywę Rady (UE) 2015/652 (Dz. Urz. UE L 2023/2413, 31.10.2023 – dyrektywa RED III), rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Dz. Urz. UE L 243 z 09.07.2021, str. 1 – Europejskie prawo o klimacie), 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 22.09.2023, str. 1, z późn.zm. – rozporządzenie AFIR) czy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. Urz. L 130 z 16.05.2023, str. 134, z późn. zm.) zmieniającej unijny system handlu uprawnieniami do emisji (system EU ETS), proponuje się, aby DUM miał możliwość fakultatywnego zasięgnięcia opinii w zakresie rozpatrzenia wniosku armatora o weryfikację obliczeń lub pomiarów dokonanych przez weryfikatora oraz spójności danych zawartych w sprawozdaniu FuelEU pod kątem zgodności z wymogami rozporządzenia FuelEU Maritime oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2027 z dnia 26 lipca 2024 r. w sprawie działań weryfikacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 2024/2027 z 29.07.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem 2024/2027”, w jedynym wyspecjalizowanym w tym zakresie ośrodku w Rzeczypospolitej Polskiej – Krajowym Ośrodku Bilansowania i Zarządzania Emisjami, zwanym dalej „KOBiZE”, działającym w strukturach Instytutu Ochrony Środowiska – Państwowego Instytutu Badawczego, którego zadania określone zostały w art. 3 ustawy z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673, z późn. zm.). KOBiZE jest jedyną instytucją dysponującą odpowiednią wiedzą m.in. do opracowywania wskaźników emisji na jednostkę wyprodukowanego towaru, zużytego paliwa lub surowca (art. 3 ust. 2 pkt 8 ww. ustawy), a także mającą odpowiednie zaplecze kadrowe w tym zakresie. Dodatkowo proponuje się, aby DUM miał możliwość zasięgania opinii KOBiZE w ramach przeprowadzanych przez siebie dodatkowych, fakultatywnych kontroli armatorów, o których mowa w art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime. Nowelizacja UZZM obejmuje również mechanizm zapewnienia NFOŚiGW wpływów z tytułu „kar FuelEU” nakładanych przez DUM. Zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime dochody z tytułu „kar FuelEU” uzyskane przez nakładające je państwa członkowskie UE powinny zostać wykorzystane do promowania dystrybucji i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze transportu morskiego oraz do wspierania armatorów w realizacji ich celów w zakresie klimatu i ochrony środowiska. Projektowana ustawa przewiduje stworzenie dedykowanego programu lub programów priorytetowych NFOŚiGW w celu zapewnienia wsparcia ww. obszarów, a źródłem ich finansowania będą wpływy z tytułu „kar FuelEU”.

2) rozporządzenia 2023/957:

Rozporządzenie 2023/957 zmieniło rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 2015/757”, i wprowadziło wymóg monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych rodzajów gazów cieplarnianych (dotychczas tylko dwutlenek węgla, teraz również metan i podtlenek azotu) i emisji z dodatkowych typów statków (drobnicowce i statki offshore o pojemności brutto od 400 do 5000 jednostek oraz statki offshore o pojemności brutto powyżej 5000 jednostek), począwszy od 2024 r.

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

3) gospodarowania odpadami ze statków:

W ramach nowelizacji przepisów UZZM proponuje się doprecyzowanie kwestii związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków, np. w zakresie możliwości udzielania przez urzędy morskie statkom zwolnień z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statku przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej. Wprowadzenie zmian przyczyni się do zapewnienia jednoznaczności przepisów w zgodzie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej

dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą PRF”, i zapobiegnie rozbieżnym interpretacjom w ww. zakresie.

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

4) o charakterze porządkującym:

Projektowana ustawa obejmuje również zmiany natury redakcyjnej, mające na celu zachowanie spójności legislacyjnej m.in. przez dodanie publikatora w odniesieniu do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie (art. 1 pkt 1 lit. e); usunięcie odwołania do ust. 3 art. 16 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 126, z późn. zm.) z uwagi na fakt jego uchylecia (art. 13e ust. 3); uchylenie pkt 11 w art. 36a oraz pkt 23 w art. 37 UZZM oraz dodanie w art. 7 ust. 5a UZZM odniesienia do art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883, z późn. zm.).

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

Wprowadzono mechanizm polegający na opiniowaniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej programów priorytetowych dedykowanych na cele związane z dekarbonizacją transportu morskiego, które będą przyjmowane w ramach NFOŚiGW. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odpowiedzialny za realizację rozporządzenia FuelEU Maritime powinien dysponować odpowiednimi instrumentami prawnymi pozwalającymi na właściwą realizację wymogów, o których mowa w art. 23 ust. 11 tego rozporządzenia. Implementacja wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime do krajowego porządku prawnego implikować będzie znaczące wyzwania nie tylko dla administracji morskiej, ale również polskich armatorów i podmiotów zarządzających portami morskimi, także w wymiarze finansowym, dlatego też projektodawca przewidział odpowiednie ramy instytucjonalne w ramach NFOŚiGW w celu zapewnienia maksymalnie efektywnego procesu wsparcia sektora morskiego.

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

W związku z propozycją wprowadzenia do UZZM mechanizmu, który przewiduje uiszczanie na rachunek bankowy NFOŚiGW „kar FuelEU”, nakładanych na armatorów przez DUM za niespełnianie wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime, zaproponowano stosowne zmiany w POŚ, polegające na bezpośrednim wskazaniu NFOŚiGW jako dysponenta wpływów z tytułu tych kar. Zgodnie z art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime państwa członkowskie UE mają zapewnić, aby dochody uzyskane z „kar FuelEU” były wykorzystywane do wspierania szybkiego wdrażania i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim przez 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 źródeł finansowania (wpływów z „kar FuelEU”) dla programu lub programów priorytetowych NFOŚiGW w celu zapewnienia wsparcia ww. obszarów.

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

Należy się spodziewać, że przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime wpłyną na zwiększoną fluktuację floty, tj. wycofywanie z eksploatacji niektórych statków i zastąpienie ich bardziej efektywnymi w obszarze redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych. W chwili obecnej w bazie THETIS-MRV Rzeczpospolita Polska jest wskazana jako państwo administrujące dla 23 przedsiębiorstw żeglugowych, które eksploatują łącznie 114 statków (dane podlegają stałej aktualizacji, z uwagi m.in. na możliwość transferów statków między armatorami). Na potrzeby wyliczeń przyjęto, że „kary FuelEU” zostaną nałożone na 50 % statków, tj. około 60 decyzji o nałożeniu „kary FuelEU” w danym roku.

Mając na względzie potrzebę efektywnego gospodarowania środkami, w projektowanej ustawie została określona maksymalna wartość przychodów NFOŚiGW z tytułu „kar FuelEU”, które mogą zostać wykorzystane na cele obsługi. Należy zauważyć, że na obecnym etapie nie jest możliwe precyzyjne określenie wartości procentowej lub liczbowej wysokości kosztów obsługi NFOŚiGW programu, który docelowo ma być przeznaczony na cele związane

z dekarbonizacją sektora morskiego, o których mowa w art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime. Na koszty obsługi programu składają się m.in. koszty NFOŚiGW związane z analizą i rozpatrywaniem wniosków o dofinansowanie, koszty związane z monitoringiem realizowanych projektów, kontrolą ich zgodności z umową, a także kontrolą prawidłowości wydatkowania środków. Na podstawie zebranych informacji oraz przyjętych wstępnych założeń Ministerstwo Infrastruktury estymuje, że przyszłe koszty obsługi programu nie powinny przekroczyć 1 % alokacji środków programu. W związku z powyższym ustawodawca przewidział stosowne rozwiązanie w POŚ.

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

Projektowane zmiany służą doprecyzowaniu przepisów krajowych w zakresie gospodarowania odpadami ze statków i przyczynią się do bardziej efektywnej realizacji wymogów określonych w dyrektywie PRF, która została transponowana do krajowego porządku prawnego przez ustawę PRF. Zaproponowane zmiany mające charakter porządkujący są ściśle związane z wymaganiami dyrektywy PRF i są ukierunkowane na rozwiązanie trudności, które zostały zidentyfikowane przez administrację morską Rzeczypospolitej Polskiej oraz podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi w okresie stosowania przepisów ww. ustawy, tj. od dnia 14 września 2022 r., a także przez EMSA w ramach wizyty kontrolnej, która miała miejsce w kwietniu 2024 r.

W projekcie ustawy zaproponowano zmianę definicji portu lub przystani morskiej przez wyłączenie spod jej stosowania przystani plażowych (z zachowaniem obowiązku opracowywania Planów gospodarowania odpadami ze statków), które ze względu na specyfikę charakteryzującą się znikomą aktywnością jednostek pływających nie są w stanie spełnić wymogów ustawowych. Przyjęte nadmiarowe rozszerzenie na poziomie prawa krajowego definicji portu w ustawie PRF w stosunku do dyrektywy PRF implikuje ww. trudności praktyczne dla administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, które wymagają korekty. Dodatkowo z zakresu ww. definicji wyłączono kotwiczowiska, względem których nie mają zastosowania (na podstawie obowiązujących już przepisów) obowiązki armatorów dotyczących wcześniejszego powiadamiania o odpadach, zdawania odpadów oraz ponoszenia opłat.

Proponuje się zmianę mającą na celu uszczelnienie systemu gospodarowania odpadami ze statków, której głównym założeniem jest ograniczenie możliwości świadczenia usług w zakresie odbioru odpadów ze statków przez firmy zewnętrzne, które nie są włączone w portowe Plany gospodarowania odpadami ze statków. W praktyce oznacza to, że tylko firmy mające stosowne upoważnienia od zarządów portów będą mogły świadczyć usługi odbioru odpadów z zawijających do portów statków. Pozwoli to na weryfikację spełniania określonych wymogów środowiskowych przez administrację morską oraz umożliwi podmiotom zarządzającym portami kontrolę prawidłowości realizacji obowiązków wynikających z ustawy PRF przez te podmioty. Proponuje się również doprecyzowanie kwestii przeprowadzania szkoleń pracowników obsługujących portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków przez wskazanie, że to upoważnione przez porty firmy realizujące odbiór odpadów ze statków (na podstawie umów zawartych z portami) są zobligowane do przeprowadzenia takich szkoleń swoich pracowników, oraz wprowadza się przepis sankcjonujący w tym zakresie.

Dodatkowo wprowadza się doprecyzowanie polegające na wskazaniu, że informacje nt. odbioru odpadów ze statków, m.in. dotyczące lokalizacji portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, wykazu odbiorców czy rodzajów odpadów, podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi przekazują do właściwych DUM, którzy posiadają możliwości techniczne wprowadzenia ww. danych do Narodowego Systemu SafeSeaNet. Wprowadzono również zmiany w zakresie przekazywania lub udostępniania informacji nt. odbioru odpadów ze statków przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi.

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

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

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

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorstwa żeglugowe (armatorzy)	23	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/411 z dnia 30 stycznia 2024 r. w sprawie	Umożliwienie przedsiębiorstwom żeglugowym realizowania

		wykazu przedsiębiorstw żeglugowych wskazującego organ administrujący właściwy dla przedsiębiorstwa żeglugowego zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 2024/411 z 31.01.2024). EMSA – dane z bazy THETIS-MRV (stan na dzień 18 listopada 2025 r.)	obowiązków (np. złożenie planu monitorowania FuelEU, sprawozdania FuelEU) i praw (np. uzyskanie dokumentów zgodności FuelEU dla statków w swojej flocie) nałożonych przepisami prawa UE przez wskazanie w krajowym porządku prawnym organów odpowiedzialnych za realizację zadań i egzekwowanie obowiązków nałożonych na armatorów przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime oraz rozporządzenia 2023/957.
Ministerstwo Infrastruktury (MI)	1	MI	Nadzór nad DUM w zakresie wykonywania obowiązków wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime, które w ramach proponowanych regulacji zostały przypisane do administracji morskiej. Rozpatrywanie odwołań od decyzji, w szczególności w zakresie nałożenia „kar FuelEU”, w drugiej instancji. Opiniowanie programów priorytetowych w ramach NFOŚiGW na cele związane z dekarbonizacją sektora transportu morskiego.
DUM	2	MI	Realizacja zadań organów inspekcyjnych w zakresie obowiązków nałożonych przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime oraz rozporządzenia 2023/957 przez inspekcję państwa bandery (FSC) i inspekcję państwa portu (PSC). Zapewnienie przepływu informacji między statkami a organami administracji morskiej, w tym potwierdzanie i rejestrowanie w bazie FuelEU niezgodnych zawinięć. Możliwość wydawania zarządzeń dotyczących wymogów dla portów w zakresie zapewnienia zasilania energią elektryczną z lądu dla statków zgodnie z przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime (art. 6 ust. 3 i 11).

			Realizowanie zadań i egzekwowanie obowiązków wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime w odniesieniu do armatorów, w tym nakładanie „kar FuelEU” za niespełnianie wymogów ww. rozporządzenia, przeprowadzanie dodatkowych kontroli armatorów, a także rozpatrywanie wniosków armatorów o dokonanie przeglądu obliczeń lub pomiarów weryfikatorów akredytowanych przez PCA. Nakładanie odrębnych od „kar FuelEU” kar pieniężnych za uchybienia stwierdzone podczas inspekcji PSC lub FSC w odniesieniu do wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime oraz rozporządzenia 2023/957. Wydawanie armatorom dokumentów zgodności FuelEU. W zakresie ustawy PRF oraz UZZM – ujednoznacznienie przepisów związanych z gospodarką odpadami ze statków.
KOBiZE	1	MI	(Zadania fakultatywne) Opiniowanie na wniosek DUM wniosków armatorów w trybie art. 26 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime o przegląd obliczeń lub pomiarów weryfikatora akredytowanego przez polską jednostkę akredytującą oraz spójności sprawozdań FuelEU z wymogami rozporządzenia FuelEU Maritime oraz rozporządzenia 2024/2027, a także opiniowanie na wniosek DUM dokumentów podczas przeprowadzanych przez DUM dodatkowych kontroli armatorów zgodnie z art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime.
NFOŚiGW	1	Na podstawie POŚ	Obowiązek opracowania i realizowania dedykowanego programu dla celów związanych z dekarbonizacją sektora transportu morskiego,

			służącego celom promowania dystrybucji i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz do wspierania armatorów w realizacji ich celów klimatycznych i środowiskowych, finansowanego z wpływów z „kar FuelEU”.
PCA	1	Na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2025 r. poz. 568).	Akredytowanie weryfikatorów chcących posiadać uprawnienia do weryfikacji danych o emisyjności ze statków oraz określenie obowiązku informacyjnego zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime.
Weryfikatorzy	16	PCA; KOBiZE	Wydawanie dokumentów zgodności FuelEU, potrzeba przestrzegania wymagań zgodnie ze specyfikacją wynikającą z ww. rozporządzenia oraz określenie trybu przekazywania dokumentów oraz sposobu uzyskania akredytacji. W zakresie rozporządzenia 2023/957 zwiększenie zapotrzebowania na usługi świadczone przez weryfikatorów, tj. plany monitorowania i raporty o emisjach na rzecz nowych typów statków (jeżeli armator posiada takowe) oraz konieczność weryfikacji zagregowanych danych na poziomie armatora.
Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, określone w art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796, z późn. zm.)	4	MI	Konieczność zapewnienia infrastruktury zasilania energią elektryczną z łądu zgodnie z wymaganiami art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE (rozporządzenie AFIR). Usprawnienie procesów związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków.

Porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich	28	MI	Usprawnienie procesów związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków.
Przystanie morskie	50	MI	Usprawnienie procesów związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków.

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

Projekt ustawy został skierowany do konsultacji publicznych i opiniowania z terminem 30 dni na zgłaszanie uwag. Konsultacje publiczne zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677).

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

- 1) Polski Rejestr Statków S.A.;
- 2) American Bureau of Shipping Poland Sp. z o.o.;
- 3) Bureau Veritas Polska Sp. z o.o.;
- 4) Det Norske Veritas Poland Sp. z o.o.;
- 5) Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
- 6) RINA Poland Sp. z o.o.;
- 7) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 8) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- 9) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 10) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
- 11) Zarząd Morskiego Portu Police Sp z o.o.;
- 12) Związek Małych Portów Morskich;
- 13) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 14) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 15) Związek Armatorów Polskich;
- 16) Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych;
- 17) Polska Żegluga Morska;
- 18) Polska Żegluga Bałtycka S.A.;
- 19) Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
- 20) STENA LINE Polska Sp. z o.o.;
- 21) UNITY LINE LIMITED Spółka z o.o. Oddział w Polsce;
- 22) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 23) Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
- 24) Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
- 25) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 26) Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu;
- 27) Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
- 28) Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich;
- 29) Polski Związek Żeglarski;
- 30) Morski Instytut Rybacki w Gdyni;
- 31) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 32) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 33) Związek Powiatów Polskich;
- 34) Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
- 35) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;

- 36) TUV Rheinland Polska Sp. z o.o.;
- 37) Polcargo International Sp. z o.o.;
- 38) BSI GROUP POLSKA Sp. z o.o.;
- 39) GHG Professional Sp. z o.o.;
- 40) TUV SUD Polska Sp. z o.o.;
- 41) Weryfikator Andrzej Dubrawski Sp. j.;
- 42) PGA Advisory Sp. z o.o.;
- 43) NGE Cert Sp. z o.o.;
- 44) DNV Business Assurance Poland Sp. z o.o.;
- 45) Ernst&Young CertifyPoint B.V.;
- 46) VERIFIKACE CZ s.r.o.;
- 47) Aenor Polska Sp. z o.o.;
- 48) Bureau Veritas Czech Republic, spol. s.r.o.

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

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

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

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

Wyniki konsultacji publicznych zostały omówione w raporcie z konsultacji, zawierającym zestawienie przedstawionych stanowisk i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący, udostępnionym na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	1 2026	2 2027	3 2028	4 2029	5 2030	6 2031	7 2032	8 2033	9 2034	10 2035	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0,019	0,020	0,020	0,021	0,021	0,022	0,022	0,023	0,024	0,024	0,217
budżet państwa, podatek dochodowy – wynagrodzenie PCA	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,002
NFZ	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,040
FUS	0,014	0,015	0,015	0,015	0,016	0,016	0,017	0,017	0,017	0,018	0,161
FP	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,013
JST	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001
Wydatki ogółem	0,064	0,066	0,067	0,069	0,071	0,073	0,074	0,076	0,078	0,080	0,719
etat PCA	0,064	0,066	0,067	0,069	0,071	0,073	0,074	0,076	0,078	0,080	0,719
Saldo ogółem	-0,045	-0,046	-0,047	-0,48	-0,049	-0,051	-0,052	-0,053	-0,055	-0,056	-0,502
JST	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001
Źródła finansowania	Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów w zakresie urzędów morskich będą zabezpieczone w ramach ustalonych limitów wydatkowych w kolejnych ustawach budżetowych w ramach części 21 – Gospodarka morską i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel. Zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku PCA prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, a koszty działalności, w tym wynagrodzenia pracowników, są pokrywane z przychodów PCA. PCA nie otrzymuje środków z budżetu państwa. Zatrudnienie dodatkowej osoby w ww. wymiarze wymagało będzie uwzględnienia w planie finansowym i zwiększenia wydatków w funduszu osobowym o										

	0,064 mln zł rocznie od 2026 r. Środki te przeznaczone będą na sfinansowanie dodatkowej ¼ etatu lub na wynagrodzenia dla osób, które otrzymają dodatkowe zadania w projektowanym zakresie.
--	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

I. Zadania urzędów morskich

Wprowadzenie w życie projektowanych przepisów będzie wymagało podjęcia odpowiednich działań przez DUM w ramach obowiązujących limitów wydatkowych w części 21 w poszczególnych latach.

Organy terenowej administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, tj. DUM, będą odpowiedzialni za wykonywanie zupełnie nowych (dodatkowych) zadań związanych z:

- 1) wydawaniem decyzji administracyjnych nakładających „kary FuelEU” na armatora, którego statek wykazał deficyt zgodności lub dokonał niezgodnych z przepisami zawinięć do portu;
- 2) wydawaniem dla statków dokumentów zgodności FuelEU po uiszczeniu „kary FuelEU” przez armatora;
- 3) przeprowadzaniem dodatkowych kontroli armatorów w zakresie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime;
- 4) rozpatrywaniem wniosków armatorów o dokonanie przeglądu obliczeń lub pomiarów weryfikatorów akredytowanych przez PCA;
- 5) koordynacją działań związanych z informacją o zamiarze przyłączenia się statku do zasilania energią elektryczną z lądu oraz rejestrowanie w bazie danych FuelEU wyjątków z tym związanych;
- 6) rejestrowaniem w bazie danych FuelEU powyższych informacji (o nałożeniu kary, o wydaniu dokumentu zgodności, o wynikach kontroli, o niezgodnych zawinięciach);
- 7) weryfikacją dokumentów zgodności FuelEU na statku podczas inspekcji państwa portu albo inspekcji państwa bandery;
- 8) nakładaniem kar pieniężnych na armatorów (odrębnych od „kar FuelEU”);
- 9) wydawaniem decyzji o zatrzymaniu statku, o opuszczeniu portu, o zakazie wejścia do portu w przypadku statków nieposiadających dokumentów zgodności FuelEU Maritime.

Specyfika ww. zadań przypisanych DUM znacząco rozszerza zakres obowiązków administracji morskiej w zakresie zapobiegania zanieczyszczania morza przez statki, które będą musiały obejmować realizację nowych zadań z zakresu:

- 1) dziedziny paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz stosowania nowych, zrównoważonych technologii,
- 2) analizy danych dostępnych w bazie danych FuelEU związanych z obowiązkami nałożonymi na DUM w zakresie egzekwowania spełniania wymagań rozporządzenia FuelEU Maritime przez armatorów, dla których państwem administrującym jest Rzeczpospolita Polska, m.in. w zakresie opracowywania planów monitorowania, przygotowywania sprawozdań z eksploatacji statku objętego planem monitorowania oraz
- 3) kwalifikacji mechanika okrętowego i specjalisty od budowy kadłubów statków, niezbędnych do weryfikacji ewentualnych zniekształceń lub niezgodności danych, które mogłyby skutkować nieosiągnięciem dopuszczalnych wartości średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.

Dodatkowo należy podkreślić, że rozszerzenie zakresu rozporządzenia 2023/957 będzie skutkowało większą liczbą statków zawijających do polskich portów, które będą podlegać obowiązkom wynikającym z rozporządzenia 2023/957, a tym samym znacząco zwiększy się konieczność zaangażowania urzędów morskich w obszarze inspekcji państwa portu.

II. Finansowanie PCA

Wejście w życie projektowanej ustawy implikuje konieczność rozszerzenia działalności krajowej jednostki akredytacyjnej, tj. PCA, o zadania związane z akredytacją weryfikatorów w obszarze określonym rozporządzeniem FuelEU Maritime oraz nadzorem nad ich działalnością, a tym samym potrzebę zwiększenia zatrudnienia w wymiarze ¼ etatu lub wynagrodzenia. Osoba zatrudniona w tym zakresie będzie odpowiedzialna za prace nad przygotowaniem programu

akredytacji oraz organizację prowadzenia procesu akredytacji podmiotów ubiegających się o uprawnienia do weryfikacji.

III. Wpływ z kar (NFOŚiGW / budżet państwa)

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

Dodatkowo należy podkreślić, że na aktualnym etapie nie jest również możliwe określenie przeznaczenia środków pochodzących z „kar FuelEU”. Kwestie te będą przedmiotem uzgodnień na etapie tworzenia programu priorytetowego w ramach NFOŚiGW na sektor morski. Przy czym należy wskazać, że całość środków finansowych dostępnych w ramach programu priorytetowego, pomniejszona o koszty obsługi programu przez NFOŚiGW w wysokości 1 % alokacji będzie przeznaczana na cele związane z dekarbonizacją sektora morskiego, o których mowa w art. 23 ust. 11 rozporządzenia FuelEU Maritime.

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

- 1) rozporządzenie FuelEU Maritime stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r., natomiast „kary FuelEU” zostaną po raz pierwszy obliczone przez niezależnych weryfikatorów i zapłacone przez armatorów w czerwcu 2026 r.;
- 2) intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii przez statki różni się między poszczególnymi typami statków (na którą wpływa m.in. efektywność energetyczna statku, rodzaj zastosowanego paliwa, prędkość podczas rejsu, ilość przewożonego ładunku itd.).

Na wysokość „kar FuelEU” mają również wpływ:

1. trasy żeglugowe (50 % zużycia energii podczas rejsów do i z portów UE i EOG oraz 100 % emisji podczas rejsów wewnątrz UE i EOG i podczas cumowania w portach UE i EOG; statki niezawijające do portów UE i EOG nie podlegają przepisom rozporządzenia FuelEU Maritime);
2. zastosowanie przez armatora mechanizmu pożyczania nadwyżek zgodności zgodnie z art. 20 rozporządzenia FuelEU Maritime lub łączenia sald zgodności różnych statków we flocie różnych armatorów razem (art. 21 rozporządzenia FuelEU Maritime).

Celem przepisów UE jest zmobilizowanie armatorów do wymiany floty oraz inwestycji w technologie przyjazne dla środowiska. Spodziewanym efektem jest fluktuacja floty, tj. wycofywanie z eksploatacji niektórych statków lub czarterowanie statków innym podmiotom, co sprawia, że niemożliwe jest także precyzyjne oszacowanie rodzaju i liczby statków, do których ma zastosowanie rozporządzenie FuelEU Maritime, które będą podlegały „karom FuelEU” uiszczanym na rachunek bankowy NFOŚiGW.

Na podstawie aktualnej liczby i typów statków figurujących w bazie THETIS-MRV należących do przedsiębiorstw żeglugowych przypisanych do Rzeczypospolitej Polskiej, a także uwzględniając szacunki krajowej branży armatorów, ustawodawca oszacował wpływy z „kar FuelEU” na poziomie nieco ponad 12 mln zł rocznie w latach 2026–2030 oraz około 37 mln zł rocznie w latach 2031–2034, kiedy to cel redukcji intensywności emisji zostanie zwiększony do 6 %, kierując się poniższymi założeniami:

- 1) Rzeczypospolitej Polskiej przypisano 23 przedsiębiorstwa żeglugowe eksploatujące liczbą 114 statków;
- 2) przyjęto, że deficyt salda zgodności skutkujący koniecznością opłacenia „kar FuelEU” będzie dotyczył 50 % floty, tj. około 60 statków;
- 3) w zależności od typu statku przyjęto odpowiednio:
 - a) dla masowców, ro-paxów, chemikaliowców, pojazdowców, ro-rowców, zbiornikowców, gazowców i kontenerowców – 50 000 EUR,

	b) dla drobnicowców i innych typów statków – 30 000 EUR. Dla celów przeliczeń przyjęto kurs 1 EUR = 4,60 PLN. Z informacji posiadanych przez MI wynika, że strategia armatorów względem wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime będzie opierać się głównie na mechanizmach pożyczania nadwyżek zgodności dostępnych na rynku, których zakup będzie bardziej opłacalny niż opłata „kar FuelEU”. Dodatkowym elementem strategii armatorów w procesie ograniczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach, wprowadzanym stopniowo, jest wykorzystywanie biopaliw. Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime od 2030 r. obowiązywać będzie wymóg podłączenia statków do systemów umożliwiających podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu (<i>onshore power supply</i> – OPS), co również wpłynie na zwiększone możliwości ograniczenia intensywności emisji w poszczególnych okresach, a tym samym będzie determinować zmniejszony poziom przychodów z tytułu „kar FuelEU”. Niezależnie od powyższego od 2030 r. „kara FuelEU” może zostać powiększona dla kontenerowców i statków pasażerskich o liczbę niezgodnych z art. 6 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime zawinięć do portów UE lub EOG. Ponieważ na tę chwilę liczba niezgodnych zawinięć jest niemożliwa do oszacowania z uwagi na brak danych o liczbie statków przypisanych do Rzeczypospolitej Polskiej, wpływających do portów UE i EOG, które od 2030 r. będą posiadały system umożliwiający podłączenie ich urządzeń pokładowych do OPS lub będą posiadały technologię bezemisyjną, w wyliczeniach pominięto tę zmienną. Zgodnie z rekomendacją Koordynatora Oceny Skutków Regulacji Kancelarii Prezesa Rady Ministrów zawartą w piśmie nr KOSR.0652.2.2025 z dnia 2 kwietnia 2025 r. przy podziale dochodów między JST i budżet państwa zastosowano proporcję 85–15, na korzyść JST.
--	---

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

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	–	–	–	–	–	–	–
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	–	–	–	–	–	–	–
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	–	–	–	–	–	–	–
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.						
Niemierzalne	Nie dotyczy.							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane regulacje nie będą mieć wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, biorąc pod uwagę, że obowiązki nakładane na armatorów (np. ograniczanie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach objętych rozporządzeniem FuelEU Maritime, przedkładanie planów monitorowania oraz działania związane z monitorowaniem i sprawozdawczością, poddawanie się dodatkowym kontrolom prowadzonym przez DUM) oraz podmioty zarządzające portami na terenie UE wynikają z rozporządzenia FuelEU Maritime, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE.						

	Projektowana ustawa ma na celu wyłącznie wyznaczenie właściwych organów za egzekwowanie stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime oraz rozporządzenia 2023/957, określenie zakresu kompetencji tych organów, a także określenie kar za niestosowanie przepisów ww. rozporządzeń. Jednakże prognozowana wysokość środków pochodzących z „kar FuelEU”, tj. nieco ponad 12 mln zł rocznie w latach 2026–2030 i odpowiednio około 37 mln zł rocznie w latach 2031–2034, będą za pośrednictwem programu NFOŚiGW wydatkowane na cele wspierania szybkiego wdrożenia i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim, ułatwianie budowy odpowiednich obiektów do bunkrowania lub infrastruktury OPS w portach i wspieranie rozwoju, testowania i wdrażania we flocie najbardziej innowacyjnych technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych. W zakresie regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków ustawodawca proponuje zmianę mającą na celu uszczelnienie systemu gospodarowania odpadami ze statków, której głównym założeniem jest ograniczenie możliwości świadczenia usług w zakresie odbioru odpadów ze statków przez firmy zewnętrzne, które nie są włączone w portowe plany gospodarowania odpadami ze statków przyjmowane przez podmioty zarządzające portami. W praktyce oznacza to, że tylko firmy mające stosowne upoważnienia od zarządów portów będą mogły świadczyć usługi odbioru odpadów z zawijających do tych portów statków. Pozwoli to na weryfikację spełniania określonych wymogów środowiskowych oraz umożliwi podmiotom zarządzającym portami kontrolę prawidłowości realizacji obowiązków wynikających z ustawy PRF przez firmy odbierające odpady. Dodatkowo zwiększa się efektywność kontroli administracji morskiej w tym zakresie. Regulacje nie będą miały bezpośredniego wpływu na rodzinę, obywateli (w tym osoby starsze i niepełnosprawne) oraz gospodarstwa domowe. Proponowane regulacje zapewnią pewność otoczenia prawnego na poziomie krajowym w celu realizacji przepisów prawa unijnego. Projekt ustawy nie dotyczy zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej.
--	---

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

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☒ zwiększenie liczby dokumentów
☒ zwiększenie liczby procedur
☒ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☒ inne: informacyjne, sprawozdawcze

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Komentarz:

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

Projektowane regulacje implikują nowe obowiązki dla organów administracji morskiej, tj. MI i DUM, KOBiZE oraz PCA, w zakresie realizacji wymogów określonych w rozporządzeniu FuelEU Maritime, np.:

- 1) weryfikacja w trakcie inspekcji PSC lub FSC na statku dokumentu zgodności FuelEU i następnie ewentualna decyzja o nałożeniu kary pieniężnej, zatrzymaniu statku lub nakazie opuszczenia portu;
- 2) 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;
- 3) przeprowadzanie dodatkowych kontroli, o których mowa w art. 17 rozporządzenia FuelEU Maritime, przez DUM;
- 4) nakładanie na armatorów „kar FuelEU” oraz odrębnych kar pieniężnych przez DUM za naruszenia wymogów rozporządzenia FuelEU Maritime;
- 5) rozpatrywanie przez MI odwołań od decyzji DUM w sprawie nałożenia „kar FuelEU” i odrębnych kar pieniężnych nakładanych przez DUM;
- 6) opiniowanie przez MI programów priorytetowych w ramach NFOŚiGW na cele związane z dekarbonizacją sektora transportu morskiego;
- 7) wydawanie dokumentów zgodności FuelEU przez DUM, w sytuacji gdy armator uiścił wymaganą „karę FuelEU”;
- 8) rozpatrywanie przez DUM wniosków armatorów o dokonanie przeglądu obliczeń lub pomiarów dokonanych przez niezależnych weryfikatorów zgodnie z art. 26 rozporządzenia FuelEU Maritime;
- 9) opiniowanie przez KOBiZE na wniosek DUM w procesie przeprowadzanych dodatkowych kontroli armatorów oraz w ramach rozpatrywania wniosków armatorów o dokonanie przeglądu obliczeń lub pomiarów weryfikatorów;
- 10) realizacja przez PCA obowiązków przewidzianych w rozporządzeniu FuelEU Maritime dla krajowych jednostek akredytujących.

Projektowana ustawa zawiera rozwiązania prawne niezwiązane z wdrożeniem przepisów rozporządzenia FuelEU Maritime do krajowego porządku prawnego, obejmujące regulacje dotyczące gospodarowania odpadami ze statków wynikające bezpośrednio z dyrektywy PRF. Z uwagi na konieczność wprowadzenia odpowiednich instrumentów prawnych pozwalających na usprawnienie funkcjonowania ww. regulacji przepisy te zostały uwzględnione w ramach niniejszego projektu ustawy.

Projekt ustawy nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

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

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	Jednym z głównych celów niniejszego projektu ustawy jest dostosowanie przepisów krajowych w celu efektywnego wdrożenia rozporządzenia FuelEU Maritime (jako elementu przyjętej polityki klimatycznej na poziomie UE), co w konsekwencji pozwoli na zmianę zapotrzebowania na paliwa morskie w kierunku tych mniej emisyjnych. Wpływ może zostać oszacowany na podstawie oceny wpływu przygotowanej przez Komisję Europejską do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 275 z 25.10.2003, str. 32, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 7, str. 631) oraz decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz. Urz. UE L 264 z 09.10.2015, str. 1, z późn. zm.) i do rozporządzenia (UE) 2015/757. Proponowane zmiany legislacyjne w zakresie gospodarki odpadami ze statków ukierunkowane są na osiągnięcie założonych celów w tym zakresie, tzn. ograniczanie zanieczyszczenia środowiska morskiego. Przewidziane w projekcie ustawy rozwiązania mają na celu usprawnienie funkcjonowania podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi
------------------	--

	oraz zapewnienie skutecznego systemu kontroli administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w tym zakresie. Projektowane przepisy determinują konieczność zwiększenia zatrudnienia w strukturach administracji publicznej (urzędy morskie), które jest niezbędne do prawidłowej realizacji wymogów określonych w rozporządzeniu FuelEU Maritime.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Planuje się, że projekt ustawy wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, co zapewni adresatom właściwy czas, aby mogli zapoznać się z projektowanymi przepisami oraz przygotować się do wykonywania ciążących na nich zobowiązań. Zasadniczym celem projektu ustawy jest wskazanie w prawie krajowym kompetencji poszczególnych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie obowiązków nałożonych przepisami rozporządzenia 2023/957 oraz rozporządzenia FuelEU Maritime. Zaproponowany okres <i>vacatio legis</i> jest w ocenie projektodawcy wystarczający, aby umożliwić odpowiednie przygotowanie organów administracji do realizacji zadań w pierwszym okresie weryfikacji, tj. w 2026 r., w odniesieniu do obowiązków nałożonych na państwa członkowskie UE rozporządzeniem FuelEU Maritime, a jednocześnie umożliwi armatorom uzyskanie stosownych dokumentów we właściwym terminie. Należy podkreślić, że obowiązki nałożone na armatorów statków zostały określone w przepisach rozporządzeń unijnych, które stosuje się bezpośrednio. W odniesieniu do projektowanego art. 10c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki dotyczącego obowiązku przekazywania przez statek przed wejściem do portu należącego do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) lub do innego portu dysponującego infrastrukturą zasilania statków energią elektryczną z lądu informacji o zamiarze przyłączenia statku do zasilania energią elektryczną z lądu wraz z informacją o ilości energii elektrycznej niezbędnej do zaspokojenia całego zapotrzebowania podczas zawinięcia do portu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej, proponuje się, aby wejście w życie tego przepisu było wprost powiązane z terminem wskazanym w art. 6 rozporządzenia FuelEU Maritime określającym dodatkowe wymogi dla statków dotyczące bezemisyjności w odniesieniu do energii wykorzystywanej podczas cumowania, tj. z dniem 1 stycznia 2030 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie nowelizacji UZZM w odniesieniu do przepisów związanych z ograniczaniem intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach nastąpi do dnia 31 grudnia 2028 r. i będzie prowadzona jednocześnie z ewaluacją Komisji do dnia 31 grudnia 2027 r. na podstawie sprawozdania z wyników oceny dotyczącej funkcjonowania rozporządzenia FuelEU Maritime w państwach członkowskich UE. Głównymi czynnikami branymi pod uwagę w procesie mierzenia efektów nowych regulacji prawnych w zakresie rozporządzenia FuelEU Maritime będzie liczba: 1) „kar FuelEU” oraz pozostałych kar pieniężnych nałożonych na armatorów za niezgodność z rozporządzeniem FuelEU Maritime; 2) wniosków o dofinansowanie projektów w obszarze dekarbonizacji transportu morskiego złożonych w ramach naborów ogłaszanych przez NFOŚiGW. W terminie do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja została obowiązana do dokonania przeglądu rozporządzenia 2023/957, uwzględniając doświadczenia zdobyte podczas jego wdrażania. Jednakże rozszerzony zakres rozporządzenia będzie miał zastosowanie do nowych typów statków od dnia 1 stycznia 2025 r. Zatem dane pochodzące z systemu THETIS-MRV umożliwiające ocenę postępów realizacji celów tego rozporządzenia będą dostępne w terminie późniejszym niż termin ewaluacji przewidziany w art. 22a rozporządzenia 2023/957. W odniesieniu do proponowanych regulacji dotyczących gospodarowania odpadami ze statków ewaluacja efektów projektowanych zmian przepisów zostanie dokonana na podstawie funkcjonowania systemu odbioru odpadów ze statków. Miernikami wdrożenia wymogów w zakresie zdawania odpadów ze statków oraz funkcjonowania portowych urzędów do odbioru odpadów ze statków będą m.in. dane z inspekcji prowadzonych w tym zakresie, raporty składane przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi oraz dane dostępne w Narodowym Systemie SafeSeaNet. Głównymi czynnikami branymi pod uwagę w procesie ewaluacji przepisów będą zmiana ilości odpadów zdawanych do portowych urzędów do odbioru odpadów ze statków, a także liczba udokumentowanych uchybień.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Zestawienia tabelaryczne obliczeń na potrzeby finansowania dla PCA i prognozowanych przychodów z „kar FuelEU”.	

Pkt. 6 OSR_wyliczenia dot. etatu dla Polskiego Centrum Akredytacji

Polskie Centrum Akredytacji
Miesięczne wynagrodzenie netto
Miesięczne wynagrodzenie brutto
Suma składek na ubezpieczenia społeczne finansowanych przez pracodawcę
Suma składek na Fundusz Pracy
PPK
Suma wszystkich składek finansowanych przez pracodawcę
Suma składek na ubezpieczenia społeczne finansowanych przez pracownika
PPK
Składka na ubezpieczenie zdrowotne
Miesięczna zaliczka na podatek dochodowy od osób fizycznych

Podsumowanie skł

Ogółem składki na FUS (finansowane przez pracodawcę i pracownika)
Składki na FP
Składki na ubezpieczenie zdrowotne (NFZ)
PPK
Zaliczka na podatek dochodowy od osób fizycznych odprowadzana do budżetu centralnego
Zaliczka na podatek dochodowy od osób fizycznych odprowadzana do budżetu JST

Uwagi	Koszt 1/4 etatu
	2 588,00 zł
Planowane wydatki zostały określone na podstawie stawek po jakich realnie mogą być zatrudnione osoby o potrzebnych, oczekiwanych kompetencjach.	3 750,00 zł
17,27%	648,00 zł
2,45%	92,00 zł
1,50%	56,00 zł
	796,00 zł
13,71%	514,00 zł
2,00%	75,00 zł
9,00%	291,00 zł
	265,00 zł
Całkowity koszt miesięczny etatu	4 546,00 zł
wynagrodzenie roczne (trzynastka)	4 546,00 zł
nagroda roczna 8,5%	5 008,97 zł
Całkowity koszt roczny związany z obsługą etatu	64 106,97 zł

ładek

30,98%	1 162,00 zł
2,45%	92,00 zł
9,00%	291,00 zł
3,50%	131,00 zł
	11,00 zł
	254,00 zł

Raport z konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (UC61)

I. Projekt i stanowiska zgłoszone w ramach konsultacji dostępne na stronach Rządowego Centrum Legislacji: <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12391852>

II. Termin konsultacji: 25 listopada 2024 r. – 31 grudnia 2024 r.

III. Podmioty, które wzięły udział w konsultacjach, w tym podmioty, które nie zgłosiły uwag:

1. Polski Rejestr Statków S.A.;
2. American Bureau of Shipping Poland Sp. z o.o.;
3. Bureau Veritas Polska Sp. z o.o.;
4. Det Norske Veritas Poland Sp. z o.o.;
5. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
6. RINA Poland Sp. z o.o.;
7. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
8. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
9. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
10. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
11. Zarząd Morskiego Portu Police Sp z o.o.;
12. Związek Małych Portów Morskich;
13. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
14. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
15. Związek Armatorów Polskich;
16. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych;
17. Polska Żegluga Morska;
18. Polska Żegluga Bałtycka S.A.;
19. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
20. STENA LINE Polska Sp. z o.o.;
21. UNITY LINE LIMITED Spółka z o.o. Oddział w Polsce;
22. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
23. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
24. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
25. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
26. Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu;
27. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
28. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich;
29. Polski Związek Żeglarski;
30. Morski Instytut Rybacki w Gdyni;
31. Krajowa Izba Gospodarcza;
32. Federacja Przedsiębiorców Polskich;

33. Związek Powiatów Polskich;
34. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
35. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
36. TUV Rheinland Polska Sp. z o.o.;
37. Polcargo International Sp. z o.o.;
38. BSI GROUP POLSKA Sp. z o.o.;
39. GHG Professional Sp. z o.o.;
40. TUV SUD Polska Sp. z o.o.;
41. Weryfikator Andrzej Dubrawski Sp. j.;
42. PGA Advisory Sp. z o.o.;
43. NGE Cert Sp. z o.o.;
44. DNV Business Assurance Poland Sp. z o.o.;
45. Ernst&Young CertifyPoint B.V.;
46. VERIFIKACE CZ s.r.o.;
47. Aenor Polska Sp. z o.o.;
48. Bureau Veritas Czech Republic, spol. s.r.o.

Projektowana ustawa nie wymagała przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

IV. Podsumowanie konsultacji:

W ramach konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (UC61) projekt został przekazany do 48 podmiotów, w szczególności:

- 1) organizacji pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe), pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni) oraz
- 2) innych podmiotów zidentyfikowanych jako potencjalni interesariusze projektowanych regulacji, w szczególności:
 - a) upoważnionych uznanych organizacji,
 - b) armatorów,
 - c) zarządów portów,
 - d) polskich związków sportowych i Związku Powiatów Polskich jako przedstawicieli organów rejestrujących jachty i inne jednostki pływające o długości do 24 m,
 - e) organizacji żeglarskich,
 - f) weryfikatorów posiadających akredytacje w zakresie emisji gazów cieplarnianych.

Jednocześnie projekt udostępniono w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. W trakcie trwania konsultacji publicznych do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęły stanowiska 6 podmiotów, które zgłosiły 24 uwagi.

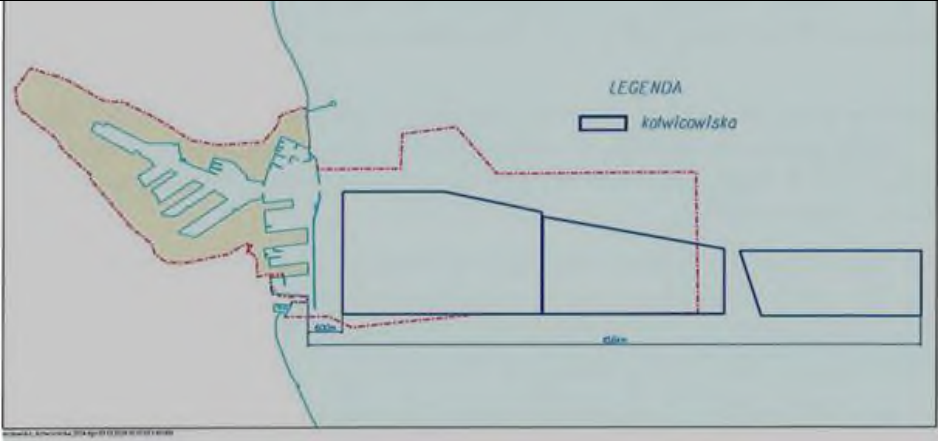
W wyniku konsultacji:

- 1) zmieniono projekt, uwzględniając zgłoszone uwagi (14), w szczególności wprowadzono zaproponowane rozwiązania legislacyjno-redakcyjne celem zachowania zgodności przepisów projektowanej ustawy z innymi aktami prawa krajowego, a także obowiązującymi aktami prawnymi obowiązującymi na poziomie prawa UE;
- 2) wyjaśniono wątpliwości lub wskazano, dlaczego uwagi nie mają zastosowania (2);
- 3) 8 uwag zostało nieuwzględnionych, a przyczyny wskazano w szczegółowym raporcie poniżej.

Lp.	Podmiot zgłaszający	Jednostka redakcyjna, której uwaga dotyczy	Treść uwagi / propozycja zmian zapisu / uzasadnienie	Stanowisko MI / sposób uwzględnienia uwagi
1.	Związek Powiatów Polskich	art. 3	W art. 3 Projektu, który ma stanowić nowelizację ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, planuje się uszczegółowienie kwestii doręczeń w sprawach rejestracyjnych jednostek pływających. Jednakże zdaje się, że w proponowanym przepisie art. 6 ust. 5b pkt 1 wkradł się błąd, który może wywołać niepewność organizacyjną. Otóż przepis ten zakłada, że organ rejestrujący doręcza wnioskodawcy pisma wniesione w postaci papierowej – przesyłką rejestrowaną, o której mowa w art. 3 pkt 23 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe 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 tej ustawy, jeżeli wniosek lub inne pismo zostało wniesione przez wnioskodawcę w formie papierowej. Jeśli spojrzeć na brzmienie proponowanego przepisu, to językowo odwołuje się on do art. 2 pkt 7 Prawa pocztowego, gdzie miałyby być mowa o publicznej usłudze hybrydowej (określenie „tej ustawy”, gdy w tej samej jednostce redakcyjnej mowa wcześniej o ustawie Prawo pocztowe). Tymczasem, Prawo pocztowe w ogóle nie zawiera przepisu art. 2 pkt 7. Artykuł 2 Prawa pocztowego mówi natomiast co jest, a co nie jest usługą pocztową. Natomiast definicję publicznej usługi hybrydowej zawiera art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych („publiczna usługa hybrydowa – usługę pocztową, o której mowa w art. 2 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe, świadczoną przez operatora wyznaczonego, jeżeli nadawcą przesyłki listowej jest podmiot publiczny”). Prawdopodobnie więc Projektodawcy ten przepis mieli na myśli. Ponadto, językowo zastanawia sformułowanie, że „organ rejestrujący doręcza wnioskodawcy pisma wniesione w postaci...”. Brzmi jakby do wnioskodawcy miało przekazywać pisma wniesione do organu, a nie pisma tego organu. Tymczasem z kontekstu wynika prawdopodobnie, że chodzi o doręczanie pism od organu w danej formule, jeśli w dany sposób pismo zostało wniesione przez wnioskodawcę (a więc jeśli wniósł pisemnie – to organ ma doręczać pisemnie; jeśli elektronicznie – to elektronicznie za pomocą portalu REJA24). Takie też sformułowanie pada w uzasadnieniu Projektu	Uwagi uwzględnione. ZPP trafnie wskazał intencję projektodawcy. Zgodnie z art. 3 pkt 1 lit d ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych, przepisów ustawy nie stosuje się do doręczania korespondencji, jeżeli przepisy odrębne przewidują wnoszenie lub doręczanie korespondencji z wykorzystaniem innych niż adres do doręczeń elektronicznych rozwiązań techniczno-organizacyjnych. Projektowane przepisy wprowadzają wyjątek od reguł ogólnych i przewidują wykorzystywanie systemu REJA24 do tego celu.

			(„Projektowany przepis art. 6 ust. 5b URJ określa formę doręczania pism do interesanta uzależnioną od formy jego wniesienia przez interesanta” – str. 12 akapit 3 uzasadnienia). Poprawnie sformułowany przepis powinien brzmieć więc tak: <i>5b. Organ rejestrujący doręcza wnioskodawcy pisma w postaci:</i> <i>1) papierowej – przesyłką rejestrowaną, o której mowa w art. 3 pkt 23 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2023 r. poz. 1640 oraz z 2024 r. poz. 467 i 1222), 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), jeżeli wniosek lub inne pismo zostało wniesione przez wnioskodawcę w formie papierowej.</i> Ponadto, zwracamy uwagę, że pierwszeństwo doręczenia pism w postaci papierowej może być sprzeczne z przepisami kodeksu postępowania administracyjnego („KPA”) i ustawy o doręczeniach elektronicznych („ude”). Wprowadzają one domniemanie doręczeń na adres do doręczeń elektronicznych (tzw. ADE), o którym mowa w art. 2 pkt 1 ustawy o doręczeniach elektronicznych. Dopiero, gdy podmiot takiego adresu nie ma, stosuje się inne możliwości (por. art. 39 KPA i art. 4 ude). Dodatkowo, należy zauważyć, że wysyłkę w formie publicznej usługi hybrydowej ma się stosować wyłącznie w dwóch przypadkach, a jednym z nich jest brak ADE (art. 5 pkt 1 ude). Jeśli więc będzie w przyszłości stosowana puh, to jej pierwszeństwo w projektowanym przepisie, w przypadku posiadania przez wnioskodawcę ADE, będzie stać w sprzeczności z przepisami ude. Projektodawcy powinni wyjaśnić, czy taki sposób sformułowania obowiązku dla organów w kwestii kontaktów z wnioskodawcami jest wypełnieniem przepisu art. 3 pkt 1 lit d ude (Ustawy nie stosuje się do doręczania korespondencji, jeżeli przepisy odrębne przewidują wnoszenie lub doręczanie korespondencji z wykorzystaniem innych niż adres do doręczeń elektronicznych rozwiązań techniczno-organizacyjnych) przez wprowadzenie wyjątku od reguł ogólnych czy jednak zostanie to przeformułowane na pierwszeństwo doręczeń poprzez ADE, nawet po wniesieniu wniosku papierowego w siedzibie organu. Przypominamy też, że jednostki samorządu terytorialnego są obowiązane stosować przepisy w zakresie doręczania korespondencji z wykorzystaniem publicznej usługi hybrydowej dopiero od dnia 1 października 2029 r.	
2.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	art. 1 pkt 3 lit. c	W art. 4 pkt 14 projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw z dnia 12 listopada 2024 r. 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), zgodnie z którą jako <u>port lub przystań morską rozumie się akweny i grunty oraz związaną z nią infrastrukturą portową, znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej.</u>	Uwagę uwzględniono, usuwając z definicji kotwiczowisko.

			Kotwiczowisko, o którym mowa w Art. 4 pkt 14, Art. 14a. 5. oraz Art.4 pkt. 1) 8) projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw z dnia 12 listopada 2024 roku <u>nie stanowi infrastruktury Portu Gdynia</u>. Zgodnie z § 6.9) Zarządzenia nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe kotwiczowisko to obszar wodny wyznaczony jako miejsce oczekiwania statku <u>na wejście do portu</u>. Zgodnie z § 26 ww. Zarządzenia Miejsce kotwiczenia statku wyznacza Kapitanat Portu. W związku z powyższym, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wnioskuję o pozostawienie dotychczasowej definicji portu lub przystani morskiej jako: port lub przystań morska w rozumieniu ustawy o portach i przystaniach morskich z uwzględnieniem kotwiczowisk <u>wchodzących w skład ich infrastruktury</u> definiowanej w: 1) Art. 4 pkt. 14) Ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t. j. z 2023 r. 1072 ze zm.) oraz 2) Art. 5 pkt. 8) Ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz.U. z 2022 r. poz. 1250)	
3.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	art. 1 pkt 8	Zgodnie z Art. 14a.5. projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw z dnia 12 listopada 2024 roku, „Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, może określić w drodze zarządzenia dodatkowe wymagania dla portów dotyczące zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną dla statków na kotwiczowisku, zgodnie z przepisami art. 6 ust. 11 rozporządzenia 2023/1805.” Zgodnie z Art. 6 ust.11 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE L 234/48): „Państwo członkowskie <u>może zdecydować</u>, że w porcie lub niektórych częściach portu znajdującego się pod jego jurysdykcją kontenerowce lub statki pasażerskie na kotwiczowisku są w ramach niniejszego rozporządzenia objęte tymi samymi obowiązkami co statki zacumowane przy nabrzeżu. Państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji w sprawie nałożenia tego wymogu rok przed rozpoczęciem jego stosowania. Decyzję tę stosuje się od początku okresu sprawozdawczego Komisja publikuje te informacje w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> i udostępnia publicznie zaktualizowany wykaz odpowiednich portów. Wykaz taki jest łatwo dostępny.” Na poniższej mapie zobrazowane zostały kotwiczowiska jakie zostały wyznaczone przez Kapitanat Portu Gdynia:	Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. Zapewnienie prawidłowej transpozycji art. 6 rozporządzenia 2023/1805 do krajowego porządku prawnego wymaga przewidzenia możliwości wydania tego rodzaju regulacji. Należy jednak podkreślić, że wydanie stosownego zarządzenia jest fakultatywne, a nie obligatoryjne, na tę chwilę nie ma planów w tym zakresie, a stanowisko ZMPG dotyczące ograniczeń w sferze technicznych możliwości - zostało odnotowane.

			 Najbliższe kotwicznica zlokalizowane jest ok 600 m od falochronu głównego Portu Gdynia. W związku z powyższym Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. informuje, że nie ma technicznych możliwości zasilania statków energią elektryczną z lądu na kotwiczniku i tym samym nie jest w stanie zaspokoić całego zapotrzebowania na energię elektryczną dla statków stojących na kotwiczniku.	
4.	ORLEN S.A. / Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	art. 1 pkt 3 lit. a, d	Pod wątpliwość poddajemy przyjętą przez Projektodawcę technikę prawodawczą polegającą na skopiowaniu definicji wynikających z 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 (dalej: „Rozporządzenie FuelEU Maritime”). O ile w art. 4 pkt 30 i 31 Projektodawca zdecydował się na bezpośrednie odniesienie do wybranych definicji z Rozporządzenia FuelEU Maritime, to w pozostałych przypadkach jedynie skopiował definicje zawarte w tym Rozporządzeniu. Taki zabieg może doprowadzić do sytuacji, w której każdorazowa zmiana definicji na poziomie unijnym generować będzie potencjalną niespójność i pociągać będzie za sobą konieczność zmiany ustawy. Postulujemy zatem odniesienie się do definicji zawartych w Rozporządzeniu na wzór art. 4 pkt 30 i 31 z wyłączeniem sytuacji, w których definicja powinna być dopasowana do polskiej siatki pojęciowej. Zmiana techniki prawodawczej w odniesieniu do definicji zawartych w ustawie o zmianie ustawy zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono odniesienia do definicji określonych w rozporządzeniu 2023/1805.

5.	ORLEN S.A. / Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	art. 1 pkt 7	Obecnie zgłoszenia rejestracyjne dokonywane są elektronicznie na portalu PUESC (art. 16 ust. 2b ustawy o podatku akcyzowym¹). Art. 16 ust. 3 tej ustawy, do którego prawdopodobnie odnosi się proponowany przepis został uchylony. Obecnie zatem nie ma możliwości posiadania kopii pisemnego potwierdzenia zgłoszenia rejestracyjnego. Wszystkie zgłoszenia rejestracyjne są zapisywane i potwierdzane elektronicznie na portalu PUESC. Propozycja brzmienia przepisu: <i>3. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2, zawiera nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz numer telefonu 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 pisemnego potwierdzenia zgłoszenia rejestracyjnego, o którym mowa w art. 16 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1542, 1598 i 1723).</i>	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono doprecyzowanie wskazane przez Ministerstwo Finansów. <u>Proponuje się przepis w brzmieniu:</u> „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 i 222).”,
6.	ORLEN S.A. / Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14a ust. 2 i 5. Zwracamy uwagę, że: 1) zgodnie z art. 6 ust. 3 Rozporządzenia FuelEU Maritime (...) <i>państwo członkowskie może zdecydować, że statek zacumowany przy nabrzeżu w porcie zawinięcia podlegającym jego jurysdykcji, który nie jest objęty art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804, lub w niektórych częściach takiego portu, musi zostać podłączony do zasilania energią elektryczną z lądu i wykorzystywać je do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania.</i> 2) zgodnie z art. 6 ust. 11 Rozporządzenia FuelEU Maritime <i>państwo członkowskie może zdecydować, że w porcie lub niektórych częściach portu znajdującego się pod jego jurysdykcją kontenerowce lub statki pasażerskie na kotwiczowisku są w ramach niniejszego rozporządzenia objęte tymi samymi obowiązkami co statki zacumowane przy nabrzeżu.</i>	Uwaga uwzględniona. Zmieniono redakcję zgodnie z propozycją.

¹ Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz.U. 2023 poz. 1542 ze zm.).

			Obecne brzmienie art. 14a ust. 2 i 5 może sugerować, że właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego określa dodatkowe wymagania dla statków na kotwiczowisku, podczas gdy z brzmienia art. 6 ust. 3 i 11 Rozporządzenia FuelEU nic takiego nie wynika. W konsekwencji proponujemy odpowiednią zmianę przepisów zapewniających pełną zgodność z Rozporządzeniem FuelEU Maritime. Propozycja brzmienia przepisu: 2. Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną, może określić w drodze zarządzenia dodatkowe, że wymagania dotyczące podłączania do zasilania energią elektryczną z lądu stosuje się do dla statków zgodnie z przepisami art. 6 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805. 5. Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, może określić w drodze zarządzenia, że dodatkowe wymagania dla portów dotyczące zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną stosuje się do dla statków na kotwiczowisku, zgodnie z przepisami art. 6 ust. 11 rozporządzenia 2023/1805.	
7.	ORLEN S.A. / Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14a ust. 4 i 6. W art. 6 ust. 3 i 11 Rozporządzenia FuelEU Maritime wskazano, że państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji w sprawie nałożenia wymogu rok przed rozpoczęciem jego stosowania. Obecne brzmienie art. 14a ust. 4 i 6 nie precyzuje na czym polegać ma przekazanie zarządzenia „za pośrednictwem” ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Może to prowadzić do wątpliwości, czy dwunastomiesięczny termin wskazany w przepisie dotyczy przekazania zarządzenia przez właściwego dyrektora urzędu morskiego ministrowi czy już Komisji Europejskiej. Z tego względu postulujemy doprecyzowanie tego przepisu. Propozycja brzmienia przepisu: 4. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje zarządzenie, o którym mowa w ust. 2 Komisji Europejskiej za pośrednictwem ministra właściwego ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, a za jego pośrednictwem Komisji Europejskiej, co najmniej 12 miesięcy przed dniem jego wejścia w życie. 6. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje zarządzenie, o którym mowa w ust. 5 Komisji Europejskiej za pośrednictwem ministra właściwego ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, a za jego pośrednictwem Komisji Europejskiej, co najmniej 12 miesięcy przed dniem jego wejścia w życie.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono redakcję zgodnie z propozycją.

8.	ORLEN S.A. / Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	art. 1 pkt 16	Poddajemy pod rozwałę ponowną analizę przepisu w zakresie projektowanej kary. Po pierwsze, kara z art. 1 pkt 16 projektu, w przeciwieństwie do kar już obecnych i projektowanych w ustawie, jest wymierzana w złotych, a nie w SDR. Po drugie, w motywie 64 i art. 25 ust. 1 Rozporządzenia FuelEU Maritime wskazano, że przewidziane kary powinny być „skuteczne, proporcjonalne i odstraszające”. Postulujemy zatem ponowne rozważenie czy obecna wysokość projektowanej kary spełnia ww. wymogi wskazane w Rozporządzeniu.	Uwaga uwzględniona i wyjaśniona. Wprowadzono jednostkę SDR. Katalog kar określony w art. 1 pkt 16 projektowanej ustawy jest odrębny od „kar FuelEU”, o których mowa w art. 23 rozporządzenia FuelEU Maritime. W projekcie ustawy „kary FuelEU” zostały określone w art. 1 pkt 7 (proponowany przepis art. 14d ust. 2 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki). 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, ww. wysokość kar określona w projekcie ustawy, w ocenie projektodawcy jest wystarczająca.
9.	ORLEN S.A. / Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	Pkt 7 OSR	Projektowane regulacje będą pośrednio przyczyniać się do wzrostu kosztu frachtu morskiego, a tym samym kosztu importowanych dóbr. To może stanowić czynnik proinflacyjny dla gospodarki. Ocena ilościowa skali wpływu pozostaje jednak w kompetencjach Ministerstwa odpowiedzialnego za projekt. W drugą stronę – eksportując produkty wewnątrzspółnotowo lub poza UE – koszt frachtu również wzrośnie. Zjawisko to może mieć wpływ na konkurencyjność oferowanych produktów, w szczególności na rynkach poza UE (które nie będą transportowały przez baseny UE). Proponujemy odpowiednią zmianę Oceny Skutków Regulacji w zakresie poniższego fragmentu po dokonaniu przez Ministerstwo ilościowej skali oszacowania wpływu: <i>Projektowane regulacje nie będą mieć wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.</i>	Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. Należy zauważyć, że wzrost kosztów frachtu morskiego zdeterminowany jest przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime, <u>które stosuje się bezpośrednio w państwach członkowskich UE</u>. 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.

10.	ORLEN S.A. / Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	Wprowadzenie przepisów uszczelniających rynek paliw żeglugowych – morskich i śródlądowych - wspomagające realizację rozporządzenia FuelEU Maritime	W tym miejscu wskazujemy, że dla celów wdrożenia rozporządzenia FuelEU Maritime kluczowe jest w naszej ocenie wprowadzenie mechanizmów uszczelniających rynek paliw żeglugowych, co jest szczególnie istotne dla monitorowania wdrażania zrównoważonych paliw morskich. Brak właściwego nadzoru nad realizacją tych obowiązków (nowych, wysoce kosztownych wymagań przewidzianych dla paliw żeglugowych w ramach unijnego pakietu legislacyjnego „FIT FOR 55”) może generować ryzyko powstawania nadużyć polegających na uchylaniu się od realizacji tych obowiązków generując tym samym nieuczciwe przewagi konkurencyjne na rynku paliwowym. ORLEN S.A./POPiHN postuluje już od dłuższego czasu o wdrożenie przepisów dotyczących uszczelnienia rynku segmentu paliwa żeglugowego zarówno morskiego jak i śródlądowego, które spotkały się z poparciem administracji publicznej i rozpoczęciem prac przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska w 2023 roku (obecnie kompetencje przekazane do Ministerstwa Przemysłu) nad projektem roboczym ustawy regulującym min. reformę rynku paliw żeglugowych. Przedmiotowa nowelizacja stanowi szansę na uregulowanie części tej reformy w zakresie paliw żeglugowych (morskich i śródlądowych). POSTULATY REGULACYJNE DLA RYNKU PALIW ŻEGLUGOWYCH W przypadku rynków morskich oraz śródlądowych paliw żeglugowych identyfikowane są następujące problemy regulacyjne oraz podatkowe: 1) Brak jednoznacznej identyfikacji podmiotów (w treści wydawanych koncesji na obrót paliwami ciekłymi, obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, koncesji na magazynowanie i przeładunek paliw ciekłych czy koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych), że ich działalność dotyczy operacji na paliwach dla żeglugi śródlądowej/morskiej oraz miejsc (portów, przystani), w których legalnie mogą prowadzić operację dostaw tych paliw; 2) Brak właściwej identyfikacji miejsc oraz sposobu prowadzenia dostaw paliw do żeglugi śródlądowej/morskiej z uwzględnieniem infrastruktury stacjonarnej oraz dostaw autocysternami czy barkami; 3) Brak wystarczających instrumentów służących do analizy ilości i rodzajów paliw dostarczanych do żeglugi śródlądowej/morskiej w danym roku kalendarzowym; 4) Nielegalne praktyki odbiorców, odbierających olej napędowy na swoje statki, ale nie zużywających go w całości jako paliwo żeglugowe, tylko w oparciu o fałszowane ewidencje nielegalnie dystrybuowane na ląd jako paliwo napędowe lub opałowe; 5) Nielegalne praktyki odbiorców i przedsiębiorców handlujących paliwami, w ramach których paliwo nie trafia na jednostkę pływającą tylko do nielegalnego odbarwienia oraz sprzedaży jako paliwo silnikowe lub grzewcze; 6) Nielegalne praktyki dostawców paliw żeglugowych obracających zarówno paliwami lądowymi, jak i żeglugowymi, którzy w porozumieniu (zmowie) z klientami będącymi uprawnionymi podmiotami zużywającymi kupują fałszywe dokumenty dostaw na statki, których nigdy fizycznie nie wykonują lub wykonują tylko	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem regulacji. Regulacje dotyczące paliw żeglugowych morskich i śródlądowych pozostają w kompetencji ministra właściwego ds. przemysłu. Uwagi nie zostały uwzględnione jako wykraczające poza zakres zagadnień przewidzianych do regulacji i objętych wpisem do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. Szczegółowa informacja przekazana przez przedstawicieli MI do ORLEN S.A. na spotkaniu roboczym w dniu 3 lutego 2025 r.
-----	--	---	---	---

			częściowo, a w rzeczywistości wyprowadzają sami nielegalnie paliwo do zużycia na łodzi (cele napędowe lub grzewcze); 7) Wykorzystywanie infrastruktury portowej do przeładunku paliw ciekłych, w tym infrastruktury transportowej paliw żeglugowych przeznaczonej teoretycznie do zaopatrywania statków, jednak realnie do regularnej podaży paliw silnikowych na łód z naruszeniem wymagań technicznych, ochrony środowiska i bezpieczeństwa przeciwpożarowego; 8) Sprzedaż paliw żeglugowych z naruszeniem norm jakościowych. 9) Wypracowanie wymagań technicznych w zakresie realizacji czynności dostaw paliw żeglugowych. W ocenie ORLEN S.A./POPiHN koniecznym jest zwrócenie uwagi na niedostateczny stan regulacji rynku śródlądowych paliw żeglugowych w ramach którego konsumowany jest produkt o klasie oleju napędowego właściwie barwiony i znakowany akcyzowo, co sprzyja powstawaniu wskazanych powyżej nielegalnych transferów tych paliw do celów innych niż żeglugowe. W pierwszej kolejności - niejako na wzór ewidencji dostawców paliw żeglugowych w obszarach morskich prowadzonej przez Dyrektorów Urzędów Morskich - powinna zostać utworzona publiczna centralna ewidencja dostawców paliw wykorzystywanych do żeglugi śródlądowej przy centralnym organie administracji będącym regulatorem rynku paliw ciekłych, jakim jest Prezes URE. Dodatkowo, dostawcy paliw na cele żeglugi śródlądowej powinni być objęci cyklicznym obowiązkiem sprawozdawczym na wzór obowiązku dla morskich paliw żeglugowych, wynikającym z ustawy z dnia 16 marca 1995 roku o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Mając na uwadze powyższe postulujemy, aby z jednej strony przedmiotową regulację uzupełnić o kwestie związane z wprowadzeniem lepszego nadzoru nad rynkiem paliw do żeglugi śródlądowej bazując częściowo na rozwiązaniach przyjętych dla morskich paliw żeglugowych, a z drugiej zoptymalizować i uprościć funkcjonujący obecnie nadzór nad morskimi paliwami żeglugowymi w Polsce. Docelowo te segmenty rynku powinny zostać uregulowane w ramach Prawa energetycznego, co wynika z potrzeby skoncentrowania tych zadań wokół Prezesa URE, który powinien aktywnie współpracować z Dyrektorami Urzędów Żeglugi Śródlądowej/Dyrektorami Urzędów Morskich na następujących zasadach: 1) Prezes URE w wydawanych koncesjach na wytwarzanie paliw ciekłych (WPC), obrót paliwami ciekłymi (OPC) oraz obrót paliwami ciekłymi z zagranicą (OPZ), w oparciu, o które obecni dostawcy paliw żeglugowych prowadzą sprzedaż tych paliw powinien weryfikować i potwierdzać w treści koncesji fakt prowadzenia tej działalności oraz wskazywać enumeratywnie porty i przystanie na terytorium Polski (porty\ nabrzeża portowe, przystanie), w których może być to realizowane przez danego dostawcę; 2) Należy wprowadzić obowiązek konsultacji/opiniowania przez Prezesa URE wniosków koncesyjnych o udzielenie koncesji dotyczących paliw żeglugowych z	
--	--	--	---	--

			właściwymi miejscowo Dyrektorami Urzędów Żeglugi Śródlądowej/Dyrektorami Urzędów Morskich; 3) W oparciu o tak wydane koncesje przy Prezesie URE powinien być utworzony jeden centralny i publicznie dostępny wykaz dostawców paliw żeglugowych w Polsce. Informacje, a także wszelkie zmiany tych danych, powinny być cyklicznie przekazywane przez Prezesa URE do właściwych urzędów żeglugi śródlądowej oraz urzędów morskich oraz do KAS oraz GIOŚ kontrolującego za pomocą WIOŚ jakość tych paliw żeglugowych; 4) Należy rozważyć wyposażenie Dyrektorów UŻŚ/Dyrektorów UM w prawo do kontrolowania koncesji paliwowych obejmujących dostawy paliw żeglugowych oraz faktu zgłoszenia do URE infrastruktury paliw ciekłych służącej do sprzedaży śródlądowych/morskich paliw żeglugowych na terenie portów i przystani; 5) Dostawcy paliw żeglugowych śródlądowych powinni podlegać - tak jak dostawcy morskich paliw żeglugowych - sprawozdawczości dotyczącej dostaw paliw żeglugowych składanej do Prezesa URE, przy czym należy rozważyć możliwość częściowego połączenia tej sprawozdawczości z miesięczną sprawozdawczością z produkcji i przywozu paliw realizowaną w oparciu o art. 43d Prawa energetycznego (jeśli dany dostawca spełnia przesłanki tej sprawozdawczości) albo wprowadzenia rocznej sprawozdawczości dla dostawców powiązanej terminowo z rozliczeniem opłaty koncesyjnej od koncesji WPC, OPZ lub OPC; 6) Wdrożenie jednolitych wzorów sprawozdań o dostawach śródlądowych/morskich paliw żeglugowych, aby uniknąć rozbieżności co do ilości zgłaszanych paliw żeglugowych; 7) Prezes URE powinien cyklicznie przekazywać dane z ww. sprawozdań do Dyrektorów UŻŚ/Dyrektorów UM oraz do KAS, a także dokonywać ich publikacji w formie zagregowanej dla całego rynku na stronie internetowej URE. W związku z powyższym prosimy o analizę możliwości uzupełnienie projektu o powyższe postulaty, w szczególności bowiem w zakresie części dot. Prawa energetycznego dają one narzędzie Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki do szerszego nadzorowania rynku paliw żeglugowych, w tym uwzględniając wprowadzanie na rynek zrównoważonych paliw żeglugowych, z którym mogą się wiązać zjawiska opisane powyżej (min. uwzględniając koszty wprowadzenia tych paliw na rynek). Bazą mógłby być projekt roboczy przygotowany przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska, a obecnie przekazany do Ministerstwa Przemysłu w związku z podziałem kompetencyjnym.	
11.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 2	Niespójność w odniesieniu do „Uzasadnienia do projektu ustawy”. <i>...zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/1805”, jeżeli ustawa tak stanowi.</i> W uzasadnieniu jest: „... zwanego dalej „rozporządzeniem FuelEU Maritime”.	Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. W uzasadnieniu do projektu ustawy jasno jest wskazane określenie rozporządzenia 2023/1805 jako „rozporządzenie FuelEU

				Maritime”.
12.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 3 lit. b	... oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 ... Propozycja brzmienia: ... oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 wraz ze zmieniającymi je 1. ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniające 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, i 2. DYREKTYWĄ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, oraz 3. ROZPORZĄDZENIEM DELEGOWANYM KOMISJI (UE) 2023/2776 z dnia 12 października 2023 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w zakresie przepisów dotyczących monitorowania emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz innych istotnych informacji z sektora transportu morskiego, i 4. ROZPORZĄDZENIEM DELEGOWANYM KOMISJI (UE) 2023/2849 z dnia 12 października 2023 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w odniesieniu do przepisów dotyczących raportowania i przedkładania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa ...	Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. W świetle wymogów rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2016 r. poz. 283) przedstawiona propozycja uzupełnienia jest zbędna.
13.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14a ust. 2. Propozycja brzmienia: ...dodatkowe wymagania dotyczące podłączania do zasilania energią elektryczną z lądu dla statków określonych w art. 6 ust. 3 zgodnie z przepisami art. 6 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono redakcję zgodnie z propozycją ORLEN S.A (patrz poz. 6).
14.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14a ust. 3. Propozycja brzmienia: 3. W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 2, określa się porty nieobjęte 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 22.09.2023, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem AFIR”, wyposażone	Uwaga uwzględniona.

			<i>w dostępną infrastrukturę zasilania energią elektryczną z lądu zobowiązane do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną dla statków kontenerowych kontenerowców i 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.</i>	
15.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14a ust. 7. Propozycja brzmienia: <i>7. 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 ust. 3 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 którym mowa w art. 23 ust. 7 rozporządzenia 2023/1805.</i>	Uwaga uwzględniona.
16.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14b ust. 1 Propozycja brzmienia: <i>1. Po otrzymaniu od weryfikatora akredytowanego przez Polskie Centrum Akredytacji informacji, o których mowa w art. 16 ust. 5 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.</i>	Uwaga uwzględniona.
17.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14c ust. 1. Propozycja brzmienia: <i>1. Po wydaniu dokumentu zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805 weryfikator niezwłocznie dokonuje jego rejestracji w bazie danych FuelEU o którym mowa w art. 23 ust. 7 rozporządzenia 2023/1805.</i>	Uwaga uwzględniona.
18.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14c ust. 2 pkt 3. Propozycja brzmienia: <i>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 podanym w art. 5 ust. 4</i>	Uwaga uwzględniona.
19.	Polski Rejestr	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14c ust. 4. Propozycja brzmienia:	Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona.

	Statków S.A.		4. W terminie do dnia 30 czerwca każdego roku rozliczeniowego Główny Inspektor Ochrony Środowiska weryfikuje, czy armator uiścił należną karę FuelEU i wydaje dokument zgodności FuelEU, pod warunkiem, że zapłacono kwotę równą karom FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805 albo decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU.	W ocenie MI z obecnego brzmienia projektowanego przepisu jednoznacznie wynika, że dokument może być wydany jedynie w przypadku uiszczenia należnej kary FuelEU (tj. zapłaty kwoty również karze FuelEU).
20.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 8	Uwaga dot. proponowanego art. 14d ust. 1. Propozycja brzmienia: <i>1. Równowartość środków pochodzących z kar za naruszenie przepisów rozporządzenia 2023/1805, o których mowa w art. 14c ust. 2, przekazywana jest na cele związane ze wsparciem szybkiego wdrażania i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, o których mowa w art. 23 ust. 11 rozporządzenia 2023/1805 w ramach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.</i>	Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. Propozycja uzupełnienia przepisu w ocenie MI pozostaje bez wpływu na praktyczne funkcjonowanie funduszu/wsparcia dla sektora morskiego, którego ramy funkcjonowania, metodologia alokacji środków na poszczególne cele będzie przedmiotem odrębnego dokumentu programowego.
21.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 14	Uwaga dot. proponowanego art. 36aa ust. 5 pkt 1. Propozycja brzmienia: <i>„1) nie monitoruje emisji gazu cieplarnianego w rozumieniu art. 8 rozporządzenia 2015/757, zmienionego rozporządzeniem 2023/957,”</i>	Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. W świetle wymogów rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2016 r. poz. 283) przedstawiona propozycja uzupełnienia jest zbędna.
22.	Polski Rejestr Statków S.A.	art. 1 pkt 14 i 16	Uwaga dot. proponowanego art. 36aa ust. 7. Kwestia ujednolicenia terminologii vide proponowany art. 37d. 50 000 SDR / 50 000 zł	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono jednostkę SDR. Katalog kar określony w art. 1 pkt 16 projektowanej ustawy jest odrębny od „kar FuelEU”, o których mowa w art. 23 rozporządzenia FuelEU Maritime. W projekcie ustawy „kary FuelEU” zostały określone w art. 1 pkt 7 (proponowany przepis art. 14d ust. 2 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki).

23.	Związek Armatorów Polskich	Uwagi ogólne	1. Cel projektu ustawy i jego znaczenie dla armatorów. Doceniamy fakt, że projekt ustawy jasno wskazuje na konieczność dostosowania polskiego prawa do wymagań UE, zwłaszcza w zakresie rozporządzenia <i>FuelEU Maritime</i>. Rozumiemy, że głównym celem jest obniżenie emisji gazów cieplarnianych z sektora żeglugi morskiej, co stanowi kluczowy krok w kierunku realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu. Jednocześnie chcielibyśmy podkreślić, że z perspektywy armatorów wprowadzenie nowych wymogów wymaga szczególnej uwagi w następujących obszarach: - Obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu • Kontekst: Ustawa nakłada na statki obowiązek zasilania energią elektryczną z lądu podczas cumowania w portach UE. • Uwagi: ○ Obowiązek ten wiąże się z koniecznością modernizacji infrastruktury portowej, jak również statków, co generuje istotne koszty. ○ W polskich portach, takich jak Świnoujście czy Gdynia, obecnie brakuje odpowiednio rozwiniętej infrastruktury OPS (Onshore Power Supply). Sugerujemy uwzględnienie w ustawie planów wsparcia finansowego i organizacyjnego, np. poprzez programy unijne lub krajowe, które umożliwią zarówno armatorom, jak i portom dostosowanie się do nowych wymagań. - Intensywność emisji gazów cieplarnianych • Kontekst: Rozporządzenie <i>FuelEU Maritime</i> wprowadza ścisłe limity dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku. • Uwagi: ○ Aby spełnić te limity, konieczne będzie zwiększenie udziału paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, co może wiązać się z problemami dostępu do tych paliw na rynku. W projekcie ustawy warto uwzględnić mechanizmy wspierające rozwój rynku takich paliw w Polsce (np. LBG – skroplonego biogazu, e-metanolu, biodiesla). ○ Proponujemy również doprecyzowanie procedur weryfikacji zgodności z limitami emisji, w tym ról i obowiązków weryfikatorów oraz zasady raportowania w systemie THETIS-EU. - Dokument zgodności FuelEU • Kontekst: Wymagane będzie posiadanie dokumentu zgodności FuelEU, który potwierdza zgodność statku z wymaganiami rozporządzenia.	Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. Głównym celem projektowanej ustawy jest implementacja wymogów rozporządzenia <i>FuelEU Maritime</i> (których wymagania wiążą państwa członkowskie UE bezpośrednio), w związku z czym wszelkie postulaty dotyczące zwolnień czy okresów przejściowych <u>nie są możliwe do uwzględnienia i pozostają poza kompetencją państw członkowskich UE.</u> W odniesieniu do zapewnienia środków finansowych dla sektora morskiego, projektowana ustawa przewiduje utworzenie dedykowanego funduszu w ramach NFOŚiGW, którego szczegółowe ramy finansowania będą określone na późniejszym etapie.
-----	----------------------------	--------------	--	--

			• Uwagi: ○ Proces uzyskania dokumentu powinien być przejrzysty i szybki. Proponujemy wprowadzenie procedur przyspieszających wystawianie dokumentów, np. przez dopuszczenie weryfikatorów niezależnych już akredytowanych na rynku. 2. Proponowane zmiany w ustawie: 1) Wsparcie dla inwestycji w modernizację statków i infrastruktury portowej • Sugerujemy uwzględnienie w ustawie zapisów o możliwości ubiegania się o środki finansowe na modernizację statków i budowę infrastruktury OPS w portach. Mechanizmy te powinny być dostępne zarówno dla podmiotów publicznych, jak i prywatnych. 2) Wprowadzenie okresów przejściowych • Zalecamy, aby wprowadzić okresy przejściowe dla implementacji wymogów <i>FuelEU Maritime</i>, zwłaszcza w zakresie zasilania energią z lądu oraz wykorzystania paliw odnawialnych. Pozwoli to armatorom dostosować flotę oraz procedury operacyjne. 3) Harmonizacja z przepisami ETS dla żeglugi morskiej • Z perspektywy armatorów istotne jest, aby przepisy dotyczące monitorowania i raportowania emisji były spójne z wymaganiami systemu handlu emisjami (ETS). Sugerujemy ujednolicenie procedur raportowania oraz wprowadzenie wspólnych platform informacyjnych. 4) Zwolnienia i uproszczenia dla określonych tras • Warto rozważyć możliwość czasowych zwolnień dla tras krajowych, które obsługują mniejsze jednostki lub promy operujące między Polską a Skandynawią, jeśli ich operacje są już zoptymalizowane pod kątem efektywności energetycznej. Powyższe uwagi i propozycje zmian mają na celu zapewnienie, że implementacja rozporządzenia <i>FuelEU Maritime</i> przebiegnie sprawnie i bez zakłóceń dla działalności flot armatorów. Podsumowując, projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw to kluczowy krok w kierunku transformacji sektora żeglugi morskiej w Polsce. Zmiany te są niezbędne w celu zharmonizowania prawa krajowego z prawem UE i doprecyzowania kwestii, które mogły dotychczas sprawiać armatorom trudności w prawidłowej interpretacji przepisów. Aby jednak przepisy były efektywne, konieczne jest ich dostosowanie do realiów rynkowych oraz potrzeb armatorów.	
--	--	--	---	--

24.	Związek Armatorów Polskich	art. 4	3. Uwagi do zmian w ustawie z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (ustawa PRF). W naszej opinii modyfikacje wprowadzone do projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw przyczynią się do usprawnienia gospodarki odpadami ze statków oraz do pełniejszego wdrożenia wymogów <i>Dyrektywy PRF</i> w polskim porządku prawnym. Z założenia, celem regulacji środowiskowych jest poprawa istniejących standardów przy jednoczesnym zminimalizowaniu nieproporcjonalnych obciążeń dla przedsiębiorstw. Natomiast, nasze zastrzeżenie budzi fakt, iż usługa odbioru odpadów ze statków w portach będzie świadczona bezpośrednio przez podmioty zarządzające portami morskimi albo przez upoważnionych przez nich odbiorców tychże odpadów. Taki sposób uszczelnienia systemu gospodarowania odpadami ze statków może spowodować znaczący wzrost kosztów operacyjnych poprzez wzrost opłat za zdanie odpadów ze statków (brak konkurencji, a tym samym wyższe ceny usług). Zasadne wydaje się także doprecyzowanie kwestii przekazywania danych dotyczących odbioru odpadów ze statków (np. lokalizacji urządzeń, wykazu odbiorców itd.). Centralizacja tych informacji w systemie SafeSeaNet (SSN) powinna usprawnić zarządzanie danymi i jednocześnie zapewnić ich dostępność dla wszystkich zainteresowanych stron. Istotne jest również doprecyzowanie aspektu dostatecznej pojemności magazynowania na statkach zwolnionych z obowiązku zdawania odpadów, który ułatwi praktyczne stosowanie przepisów oraz zapewni spójność z unijnymi regulacjami. W związku z tym pojawiają się niżej wskazane wątpliwości: 1) czy powyższe doprecyzowanie zostanie zinterpretowane i spowoduje podwyższenie wymagań dotyczących pojemności magazynowej (co może wiązać się z dodatkowymi kosztami dla armatorów) oraz 2) czy wprowadzenie bardziej rygorystycznych wymogów spowoduje trudność w ich spełnieniu, w szczególności dla starszych jednostek lub statków operujących na trasach z ograniczonymi możliwościami zdawania odpadów.	Uwagi wyjaśniono. Rozwiązania legislacyjne dotyczące możliwości świadczenia usług odbioru odpadów ze statków wynikają ze zidentyfikowanych przez administrację morską problemów dotyczących nadzoru nad firmami świadczącymi usługi w tym zakresie (np. w zakresie przekazywania podmiotom zarządzającym portami lub przystaniami morskimi informacji nt. ilości i rodzajów odbieranych odpadów przez firmy świadczące usługi w tym zakresie). Wdrożenie proponowanego rozwiązania ma również na celu zapewnienie możliwości kontrolnych administracji morskiej nad ww. podmiotami w zakresie prawidłowości realizacji wymogów określonych przepisami ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz.U. z 2022 r. poz. 1250). Wprowadzone rozwiązania nie ograniczają konkurencyjności firm (liczby podmiotów świadczących usługi) odbierających odpady ze statków w portach, które po spełnieniu odpowiednich kryteriów mogą być włączone w portowe plany gospodarowania odpadami ze statków, w związku z czym rozwiązanie to nie powinno implikować wzrostu cen usług w tym zakresie. MI przyjęło postulat związany z centralizacją informacji dotyczących odbioru odpadów ze statków w systemie SafeSeaNet (SSN). W odniesieniu do możliwości rozwoju funkcjonalności / interfejsów krajowego SSN w zakresie danych dotyczących odbioru odpadów ze statków, należy podkreślić, że rozwiązania te będą brane pod uwagę w przyszłych pracach systemowych.
-----	----------------------------	--------	---	--

				Proponowane doprecyzowanie w zakresie dostatecznej pojemności magazynowej ma na celu zapewnienie pełnej zgodności z wymogami <i>dyrektywy PE i Rady (UE) 2019/883 w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków</i> oraz nie będzie skutkowało podwyższeniem wymagań dotyczących pojemności magazynowania czy też wprowadzeniem bardziej rygorystycznych wymogów w tym zakresie. Należy zauważyć, że wymogi/kryteria związane z tzw. dostateczną pojemnością magazynowania zostały szczegółowo 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).
--	--	--	--	---

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

TYTUŁ PROJEKTU	Projekt ustawy z dnia ... 2026 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH	<i>Rozporządzenie 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), zwane dalej „rozporządzeniem FuelEU Maritime”</i>
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / PROJEKTÓW	Zgodnie z art. 32 rozporządzenia FuelEU Maritime wejście w życie przedmiotowego aktu prawnego nastąpiło dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r., z wyjątkiem art. 8 i art. 9, które mają zastosowanie od dnia 31 sierpnia 2024 r. Etapowe przyjęcie aktów wykonawczych do ww. rozporządzenia będzie stanowiło wsparcie dla państw członkowskich Unii Europejskiej (UE) dla celów jego skutecznego wdrażania na poziomie krajowym. Rozporządzenie FuelEU Maritime wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE. Nowelizacja ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786) oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.) służy stosowaniu rozporządzenia FuelEU Maritime. Dodatkowo celem zapewnienia właściwego stosowania przepisów ww. rozporządzenia konieczna jest zmiana rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 20 grudnia 2019 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2020 r. poz. 90, z późn. zm.) w zakresie certyfikatów i dokumentów podlegających inspekcji państwa portu na podstawie art. 31 ww. rozporządzenia. W art. 5 projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. W ocenie ustawodawcy zaproponowany okres <i>vacatio legis</i> jest odpowiedni, aby podmioty zobowiązane przepisami projektowanej ustawy miały możliwość zapoznania się z nowymi przepisami oraz proponowanymi zmianami. W odniesieniu do projektowanego art. 10c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (art. 1 pkt 7 projektu ustawy), dotyczącego obowiązku przekazywania przez statek przed wejściem do portu należącego do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) lub innego portu posiadającego odpowiednią infrastrukturę do zasilania statków energią elektryczną z lądu informacją 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

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

		dla statków dotyczące bezemisyjności w odniesieniu do energii wykorzystywanej podczas cumowania.			
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA TAK / NIE*	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU / PRZEPISÓW PROJEKTU	UZASADNIENIE
art. 1	Art. 1. Niniejszym rozporządzeniem określa się jednolite zasady nakładające: a) ograniczenie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku zawijającym do portów należących do jurysdykcji państwa członkowskiego, przebywającym w nich lub opuszczającym takie porty; oraz b) obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub korzystania z technologii bezemisyjnej w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Celem niniejszego rozporządzenia jest zwiększenie konsekwentnego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii w transporcie morskim w całej Unii, zgodnie z celem, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej w całej Unii najpóźniej do 2050 r., jednocześnie zapewniając sprawne funkcjonowanie transportu morskiego, pewność regulacyjną w zakresie upowszechniania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zrównoważonych technologii, a także unikając zakłóceń na rynku wewnętrznym.	NIE	-	-	Zakres rozporządzenia oraz zakres zmian w ustawie jest tożsamy.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

art. 2	Art. 2. 1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto przekraczającej 5 000GT, które służą do przewozu pasażerów lub ładunku w celach komercyjnych, niezależnie od ich bandery, w odniesieniu do: a) energii zużytej w czasie postoju w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego; b) całkowitej energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; c) niezależnie od lit. b), połowy energii zużytej podczas rejsów do portu zawinięcia znajdującego się w najbardziej oddalonym regionie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego lub z tego portu; oraz d) połowy energii zużytej podczas rejsów do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z tego portu, w przypadku, gdy poprzedni lub kolejny port zawinięcia podlega jurysdykcji państwa trzeciego. 2. Do 31 grudnia 2025 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające wykaz sąsiadujących portów przeładunkowych kontenerów. Komisja aktualizuje ten wykaz co dwa lata, do 31 grudnia. W aktach wykonawczych, o których mowa w akapicie pierwszym, wymienia się port jako sąsiedni port	TAK	art. 1 pkt 3 projektu	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: 3) w art. 6 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu: „9) dla statków, do których ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805 – w przepisach tego rozporządzenia.”;	Niniejszy artykuł dotyczy zakresu stosowania.
--------	--	-----	-----------------------	--	---

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

przeładunkowy kontenerów, jeżeli udział przeładunku kontenerów, mierzony w jednostkach odpowiadających 20 stopom, przekracza 65 % całkowitego ruchu kontenerowego w tym porcie w ostatnim 12-miesięcznym okresie, dla którego dostępne są odpowiednie dane, i jeżeli port ten znajduje się poza Unią, ale w odległości mniejszej niż 300 mil morskich od portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego. Do celów tych aktów wykonawczych kontenery uznaje się za przeładowane, gdy są rozładowywane ze statku do portu wyłącznie w celu załadunku na inny statek. Wykaz sąsiadujących portów przeładunkowych kontenerów ustanowiony przez Komisję nie obejmuje portów znajdujących się w państwie trzecim, w odniesieniu do których to państwo trzecie skutecznie stosuje środki równoważne z niniejszym rozporządzeniem. Akty wykonawcze, o których mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3. 3. Państwa członkowskie mogą zwolnić określone trasy i porty ze stosowania ust. 1 lit. a) i b) w odniesieniu do energii zużytej w rejsach wykonywanych przez statki pasażerskie inne niż wycieczkowe statki pasażerskie między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji tego samego państwa członkowskiego znajdującym się na wyspie, na której na stałe mieszka mniej niż 200 000 osób, oraz w odniesieniu do energii zużytej w czasie postoju w porcie zawinięcia na danej wyspie. Zwolnienia takie nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Przed wejściem w				
---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	życie tych zwolnień państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję. Komisja publikuje takie zwolnienia w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>. 4. Państwa członkowskie mogą zwolnić określone trasy i porty ze stosowania ust. 1 lit. a) i c) w odniesieniu do energii zużytej przez statki w rejsach między portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym a innym portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym oraz w odniesieniu do energii zużytej w czasie ich postoju w portach zawinięcia w tych regionach najbardziej oddalonych. Zwolnienia takie nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Przed wejściem w życie tych zwolnień państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję. Komisja publikuje takie zwolnienia w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>. 5. Państwa członkowskie, które nie mają granicy lądowej z innym państwem członkowskim, mogą zwolnić ze stosowania ust. 1 statki pasażerskie wykonujące rejsy transgraniczne w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub umów o świadczenie usług publicznych do portów zawinięcia w innych państwach członkowskich. Zwolnienia takie nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Przed wejściem w życie tych zwolnień państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję. Komisja publikuje takie zwolnienia w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>. 6. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania ust. 1 statki pasażerskie świadczące usługi transportu morskiego w rozumieniu rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 na podstawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych lub umów o świadczenie usług publicznych, działające przed dniem 12 października				
--	---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	2023 r., na określonych trasach między ich portami kontynentalnymi zawinięcia a portami zawinięcia podlegającymi ich jurysdykcji, znajdującymi się na wyspie lub w miastach Ceuta i Melilla. Zwolnienia takie nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Przed wejściem w życie tych zwolnień państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję. Komisja publikuje takie zwolnienia w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>. Do celów stosowania niniejszego ustępu miasta Ceuta i Melilla uznaje się za porty zawinięcia znajdujące się na wyspie. 7. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej, statków rybackich i statków do przetwórstwa ryb, drewnianych statków o prostej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny ani do statków stanowiących własność lub obsługiwanych przez władze publiczne i wykorzystywanych jedynie do celów niekomercyjnych.				
art. 3	Art. 3. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje: 1) „emisje gazów cieplarnianych” oznaczają uwalnianie dwutlenku węgla (CO₂), metanu (CH₄) lub podtlenku azotu (N₂O) do atmosfery; 7) „technologia bezemisyjna” oznacza technologię, która – gdy jest wykorzystywana do dostarczania energii – nie powoduje uwalniania przez statki do atmosfery następujących gazów cieplarnianych ani czynników zanieczyszczenia powietrza: dwutlenku węgla (CO₂), metanu (CH₄), podtlenku azotu (N₂O),	TAK	art. 1 pkt 2 lit. a), b), c) i e) projektu	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: 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,	Implementacja wybranych definicji rozporządzenia FuelEU Maritime niezbędnych dla przewidzianych rozwiązań projektowanej ustawy.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

tlenków siarki (SO_x), tlenków azotu (NO_x) ani cząstek stałych (PM); 13) „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i wyraziła zgodę na przejęcie wszystkich obowiązków i wszelkiej odpowiedzialności nałożonych przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu; 17) „zużycie energii na statku” oznacza ilość energii, wyrażoną w megadżulach (MJ) zużytą przez statek do napędu oraz do obsługi wszelkich urządzeń pokładowych na morzu lub w miejscu cumowania; 19) „intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku” oznacza ilość emisji gazów cieplarnianych, wyrażoną w gramach ekwiwalentu CO₂, ustaloną na podstawie zasady WtW, na 1 MJ zużycia energii na statku; 24) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza system zasilania statków cumujących energią elektryczną o niskim lub wysokim napięciu, prądzie przemiennym lub stałym, w tym instalacji na statku i w porcie, doprowadzający energię elektryczną bezpośrednio do głównej rozdzielni statku w celu zasilania odbiorników hotelowych oraz usługowych lub ładowania baterii wtórnych; 27) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, który jest akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z			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: „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 z ... r. poz. ...) oraz decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania
--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 oraz niniejszym rozporządzeniem; 28) „dokument zgodności FuelEU” oznacza odnoszący się do danego statku dokument, wydawany przedsiębiorstwu przez weryfikatora, potwierdzający, że statek ten spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia w danym okresie sprawozdawczym; 32) „niezgodne z przepisami zawinięcie do portu” oznacza zawinięcie do portu, podczas którego statek nie spełnia wymogu określonego w art. 6 ust. 1, przy czym nie ma zastosowania żaden z wyjątków przewidzianych w art. 6 ust. 5;		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 systemu SafeSeaNet, a także obejmujący elektroniczną bazę danych, zwaną dalej „bazą	
--	---	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				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), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/1805;”, 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	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				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 statku 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.”	
art. 4	Art. 4. 1. Średnioroczna intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku w okresie sprawozdawczym nie może przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w ust. 2. 2. Wartość dopuszczalną, o której mowa w ust. 1, oblicza się poprzez zmniejszenie wartości referencyjnej	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	wynoszącej 91,16 gramów ekwiwalentu CO₂ na MJ o następujący odsetek: — 2 % od 1 stycznia 2025 r.; — 6 % od 1 stycznia 2030 r.; — 14,5 % od 1 stycznia 2035 r.; — 31 % od 1 stycznia 2040 r.; — 62 % od 1 stycznia 2045 r.; — 80 % od 1 stycznia 2050 r. 3. Intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oblicza się jako ilość emisji gazów cieplarnianych na jednostkę energii zgodnie z metodyką określoną w załączniku I. 4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28, aby zmienić załącznik II w celu włączenia współczynników emisji WtW odnoszących się do wszelkich nowych źródeł energii lub dostosowania istniejących współczynników emisji w celu zapewnienia spójności z przyszłymi normami międzynarodowymi lub aktami prawnymi Unii w dziedzinie energii, zgodnie z najlepszą dostępną wiedzą naukową i techniczną.				
art. 5	Art. 5. 1. Do obliczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2033 r. można zastosować mnożnik „2” w celu nagrodzenia statku za korzystanie z paliw odnawialnych pochodzenia	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

niebiologicznego. Metodę takiego obliczenia określono w załączniku I. 2. Komisja monitoruje, oblicza i corocznie publikuje, na podstawie danych zapisanych w bazie danych FuelEU, o której mowa w art. 19, i najpóźniej 18 miesięcy po zakończeniu każdego okresu sprawozdawczego, udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w rocznym zużyciu energii na statkach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. 3. Jeżeli udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w ust. 2, wynosi mniej niż 1 % w okresie sprawozdawczym 2031, do takich paliw stosuje się cel częściowy wynoszący 2 % rocznego zużycia energii na statku od 1 stycznia 2034 r., z zastrzeżeniem ust. 5. 4. Ust. 3 nie ma zastosowania, jeżeli dostępne przed 1 stycznia 2033 r. wyniki monitorowania przewidziane w ust. 2 wykazują, że udział, o którym mowa w ust. 2, jest większy niż 2 %. 5. Jeżeli na podstawie działań monitorujących, o których mowa w ust. 2, i w następstwie oceny Komisji, istnieją dowody na niewystarczającą zdolność produkcyjną i dostępność paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego dla sektora morskiego, nierówny rozkład geograficzny lub zbyt wysoką cenę tych paliw, cel częściowy określony w ust. 3 nie ma zastosowania. 6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające kryteria oceny, o której mowa w ust. 5, oraz metodę obliczania współczynnika różnicy cen między paliwami pochodzenia niebiologicznego a paliwami kopalnymi				niniejszego artykułu.
---	--	--	--	------------------------------

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

wykorzystywanymi w komórce 14 tabeli w załączniku IV część B. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3. 7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28 w celu: a) uzupełnienia ust. 5 niniejszego artykułu poprzez dodanie dodatkowych elementów; b) informowania o niemożliwości zastosowania celu częściowego, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, w wyniku monitorowania, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, lub oceny, o której mowa w ust. 5 niniejszego artykułu. 8. W przypadku, gdy zastosowanie ma cel częściowy, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje do 31 grudnia 2033 r. akty wykonawcze w celu doprecyzowania przepisów dotyczących stosowania ust. 3 niniejszego artykułu w odniesieniu do: a) weryfikacji i obliczeń, o których mowa w art. 16; b) mających zastosowanie mechanizmów elastyczności określonych w art. 20 i 21; c) mających zastosowanie kar FuelEU, o których mowa w art. 23 i załączniku IV. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3. 9. Cel częściowy, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, w stosownych przypadkach nie ma zastosowania do statku, który wykaże, że taki sam udział zużycia energii na statku rocznie jest zaspokajany				
--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	przez inne paliwa, które zapewniają równoważne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i są certyfikowane zgodnie z art. 10 niniejszego rozporządzenia, z wyłączeniem biopaliw, o których mowa w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001. 10. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do udziału rocznego zużycia energii na statku przez statki z zasilania energią elektryczną z lądu.				
art. 6	Art. 6. 1. Od 1 stycznia 2030 r. statek zacumowany przy nabrzeżu w porcie zawinięcia objętym zakresem art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804 i podlegający jurysdykcji państwa członkowskiego, zostaje podłączony do zasilania energią elektryczną z lądu i wykorzystuje ją do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania. 2. Od 1 stycznia 2035 r. statek zacumowany przy nabrzeżu w porcie zawinięcia, który nie jest objęty art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804, podlegający jurysdykcji państwa członkowskiego, w przypadku gdy nabrzeże jest wyposażone w dostępną infrastrukturę zasilania energią elektryczną z lądu, zostaje podłączony do tego zasilania energią elektryczną z lądu i wykorzystuje je do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania. 3. Od 1 stycznia 2030 r. do 31 grudnia 2034 r. oraz po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w tym, w stosownych przypadkach, z podmiotem zarządzającym portem, państwo członkowskie może	TAK	art. 1 pkt 7, 9 (w zakresie dodawanego art. 14a w ustawie zmieniającej) i 19, art. 5 projektu	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: 7) po art. 10b dodaje się art. 10c w brzmieniu: „Art. 10c. 1. Armator, kapitan statku, do którego ma zastosowanie art. 6 rozporządzenia 2023/1805, lub jego przedstawiciel są obowiązani przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przekazać dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu zawinięcia statku i podmiotowi zarządzającemu portem należącym do sieci TEN-T lub portem, o którym mowa w art. 40a ust. 2, informację o	W art. 14a przewidziano wyznaczenie właściwego organu w zakresie, o którym mowa w art. 6 ust. 3 i 11, oraz zadań, o których mowa w art. 6 ust. 8 i 9 rozporządzenia 2023/1805. W art. 10c uregulowano również kwestię wymiany informacji w zakresie zapotrzebowania na energię elektryczną z lądu podczas cumowania.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	zdecydować, że statek zacumowany przy nabrzeżu w porcie zawinięcia podlegającym jego jurysdykcji, który nie jest objęty art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804, lub w niektórych częściach takiego portu, musi zostać podłączony do zasilania energią elektryczną z lądu i wykorzystywać je do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania. Państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji w sprawie nałożenia tego wymogu rok przed rozpoczęciem jego stosowania. Decyzję tę stosuje się od początku okresu sprawozdawczego. Komisja publikuje te informacje w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> i udostępnia publicznie zaktualizowany wykaz odpowiednich portów. Wykaz taki jest łatwo dostępny. 4. Ust. 1, 2 i 3 stosuje się do: a) kontenerowców; b) statków pasażerskich. 5. Ust. 1, 2 i 3 nie stosuje się do statków, które: a) są zacumowane przy nabrzeżu krócej niż dwie godziny obliczone na podstawie czasu wejścia i czasu wyjścia monitorowanych i rejestrowanych zgodnie z art. 15; b) wykorzystują w trakcie cumowania przy nabrzeżu technologie bezemisyjne zgodne z ogólnymi wymogami dotyczącymi takich technologii przewidzianymi w załączniku III oraz wymienione i określone w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych zgodnie z ust. 6 i 7 niniejszego artykułu, w odniesieniu do całego ich zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania; c) ze względu na nieprzewidziane okoliczności pozostające poza kontrolą statku muszą			zamiarze przyłączenia statku do zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wraz z informacją o ilości energii elektrycznej niezbędnej do zaspokojenia całego zapotrzebowania podczas zawinięcia do portu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej zgodnie z art. 6 ust. 8 rozporządzenia 2023/1805. 2. Informacje, o których mowa w ust. 1, armator, kapitan statku lub jego przedstawiciel przekazują 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 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem AFIR”.	
--	--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	dokonać nieplanowanego zawinięcia do portu, co nie odbywa się systematycznie, ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu, innych niż te, które zostały już wyłączone na mocy art. 3 pkt 10; d) nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu ze względu na niedostępność punktów przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu w porcie; e) nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu w związku z tym, że wyjątkowo stabilność sieci elektrycznej jest zagrożona ze względu na niewystarczającą dostępną energią elektryczną na lądzie, aby zaspokoić wymagane na statku zapotrzebowanie na energię elektryczną podczas cumowania; f) nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu, ponieważ instalacja lądowa w porcie nie jest kompatybilna z urządzeniami pokładowymi na potrzeby zasilania z lądu, pod warunkiem że instalacja do podłączenia statku do zasilania z lądu jest certyfikowana zgodnie ze standardami określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 w odniesieniu do systemów przyłączenia statków morskich do lądu; g) przez ograniczony okres muszą korzystać z urządzeń pokładowych do produkcji energii w sytuacjach awaryjnych stanowiących bezpośrednie zagrożenie dla życia, statku, środowiska lub z innych powodów wynikających z działania siły wyższej; h) pozostając podłączone przez okres ograniczony do ściśle niezbędnego, wymagają			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 przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, o której mowa w ust. 1.”; 9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu: „Art. 14a. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu 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 statku 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 w danym porcie wymagania dotyczące zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną, zgodnie z art. 6 ust.	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	wykorzystania wytwarzania energii na statku do badań konserwacyjnych lub prób funkcjonalnych przeprowadzanych na wniosek funkcjonariusza właściwego organu lub przedstawiciela uznanej organizacji dokonującej przeglądu lub inspekcji. 6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania i regularnego uaktualniania, aktów delegowanych zgodnie z art. 28, w celu zmiany niewyczerpującej tabeli zawartej w załączniku III poprzez dodanie innych technologii bezemisyjnych w rozumieniu art. 3 pkt 7. 7. Komisja może przyjmować akty wykonawcze, aby ustanowić szczegółowe kryteria akceptacji, w tym definicję granic systemu i wymogi w zakresie certyfikacji, które należy uznać za spełniające ogólne wymogi dotyczące technologii bezemisyjnych przewidziane w załączniku III, w tym jego przyszłe aktualizacje. W odniesieniu do wykazu istniejących technologii przewidzianego w załączniku III, te akty wykonawcze przyjmuje się, w stosownych przypadkach, do 30 czerwca 2024 r. W przypadku wszelkich nowych technologii te akty wykonawcze przyjmuje się bez zbędnej zwłoki, jeżeli inne technologie, o których mowa w załączniku III, staną się dostępne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3. 8. Statki informują z wyprzedzeniem właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub każdy należycie upoważniony podmiot przed wejściem do portu o zamiarze przyłączenia się do zasilania energią			11 rozporządzenia 2023/1805, stosuje się do kontenerowców lub statków pasażerskich na kotwiczowisku. 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 dla portu 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 do bazy danych FuelEU informacje, o których mowa w art. 23 ust. 7 rozporządzenia 2023/1805. 19) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu: „Art. 40a. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla portu, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną,	
--	---	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

elektryczną z lądu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej zgodnie z ust. 5 lit. b). Statki, które zamierzają podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu, wskazują również ilość energii, jakiej mogą potrzebować podczas zawinięcia do portu. Po otrzymaniu informacji ze statku dotyczących podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, o którym mowa w akapicie pierwszym, właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub należycie upoważniony podmiot potwierdza statkowi, czy dostępne jest podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające informacje, które należy przekazać zgodnie z akapitem pierwszym i drugim, a także procedurę przekazywania tych informacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3. 9. Właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub należycie upoważniony podmiot, w stosownych przypadkach po konsultacji z podmiotem zarządzającym portem, określa i niezwłocznie rejestruje w bazie danych FuelEU następujące informacje: a) stosowanie wyjątku określonego w ust. 5; b) niespełnianie przez statek wymogów określonych w ust. 1, 2 i 3, w przypadku gdy nie ma zastosowania żaden z wyjątków określonych w ust. 5. 10. Od 1 stycznia 2035 r. w portach objętych wymogami art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804 możliwe jest stosowanie wyjątków przewidzianych w			może określić, w drodze zarządzenia, że wymagania dotyczące przyłączenia 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, obowiązane 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. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt	
---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	ust. 5 lit. d), e) i f) wyłącznie do maksymalnej liczby zawinięć do portu odpowiadającej 10 % całkowitej liczby zawinięć statków w okresie sprawozdawczym, zaokrąglonej w górę do najbliższej liczby całkowitej, w stosownych przypadkach, lub do maksymalnie dziesięciu zawinięć do portu w danym okresie sprawozdawczym, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa. Zawinięcia do portu nie uwzględnia się na potrzeby stwierdzenia zgodności z niniejszym przepisem, jeżeli przedsiębiorstwo wykaże, na podstawie wymiany informacji, o której mowa w ust. 8, że nie mogło w sposób racjonalny przewidzieć, że statku nie będzie można podłączyć do zasilania energią elektryczną z lądu z którejkolwiek z przyczyn, o których mowa w ust. 5 lit. d), e) lub f). 11. Państwo członkowskie może zdecydować, że w porcie lub niektórych częściach portu znajdującego się pod jego jurysdykcją kontenerowce lub statki pasażerskie na kotwiczowisku są w ramach niniejszego rozporządzenia objęte tymi samymi obowiązkami co statki zacumowane przy nabrzeżu. Państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji w sprawie nałożenia tego wymogu rok przed rozpoczęciem jego stosowania. Decyzję tę stosuje się od początku okresu sprawozdawczego Komisja publikuje te informacje w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> i udostępnia publicznie zaktualizowany wykaz odpowiednich portów. Wykaz taki jest łatwo dostępny.			7, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2030 r.	
art. 7	Art. 7. 1. Zgodnie z art. 8–10 przedsiębiorstwa monitorują i raportują w odniesieniu do każdego ze	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

swoich statków stosowne dane w okresie sprawozdawczym. Przedsiębiorstwa prowadzą monitorowanie i raportowanie w obrębie wszystkich portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do wszelkich rejsów, o których mowa w art. 2 ust. 1. 2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny, również w odniesieniu do zużycia energii na statkach w jakimkolwiek momencie, w czasie przebywania tych statków na morzu oraz cumowania. Przedsiębiorstwa stosują odpowiednie środki mające na celu zapobieganie niekompletności danych w okresie sprawozdawczym. 3. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób spójny i porównywalny w czasie. W tym celu przedsiębiorstwa stosują te same metodologie monitorowania i zbiory danych, z zastrzeżeniem zmian poddanych ocenie przez weryfikatora. Przedsiębiorstwa umożliwiają uzyskanie rozsądnej pewności w kwestii integralności monitorowanych i raportowanych danych. 4. Przedsiębiorstwa uzyskują, analizują i przechowują przez okres co najmniej pięciu lat wszystkie dane i dokumentację z monitorowania, w tym założenia, dane referencyjne, współczynniki emisji, dokumenty dostawy paliwa uzupełnione na podstawie załącznika I oraz dane dotyczące działalności, a także wszelkie inne informacje potrzebne do weryfikacji zgodności z niniejszym rozporządzeniem, w sposób przejrzysty i dokładny, w formie papierowej lub elektronicznej, tak aby weryfikator mógł określić intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.				organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.
--	--	--	--	---

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	5. Podejmując działania w zakresie monitorowania i raportowania określone w art. 8, 9, 10 i 15 niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wykorzystuje się informacje i dane zgromadzone do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.				
art. 8	Art. 8. 1. Do 31 sierpnia 2024 r. przedsiębiorstwa przedkładają weryfikatorom plan monitorowania w odniesieniu do każdego swojego statku, wskazując w nim metodę wybraną spośród tych określonych w załączniku I na potrzeby monitorowania i raportowania ilości, rodzaju i współczynnika emisji pochodzącej z zużycia energii na statku oraz inne odpowiednie informacje. 2. W odniesieniu do statków objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po 31 sierpnia 2024 r. przedsiębiorstwa przedkładają weryfikatorowi plan monitorowania bez zbędnej zwłoki i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu każdego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego. 3. Plan monitorowania obejmuje pełną i przejrzystą dokumentację i zawiera co najmniej następujące elementy: a) identyfikację i typ statku, łącznie z jego nazwą, numerem identyfikacyjnym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), portem rejestracji statku lub jego portem macierzystym oraz nazwiskiem/nazwą właściciela; b) nazwę przedsiębiorstwa, a także adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	c) opis układów przekształcania energii zainstalowanych na statku oraz związanej z nimi mocy zainstalowanej wyrażonej w megawatach (MW); d) w przypadku statków, o których mowa w art. 6 ust. 4 lit. b), opis norm i właściwości urządzeń umożliwiających podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu lub technologii bezemisyjnej; e) wartość ustalonego całkowitego zapotrzebowania na energię elektryczną statku cumującego, zgodnie z jego bilansem obciążenia elektrycznego lub badaniem obciążenia elektrycznego stosowanym do wykazania zgodności z prawidłem 40 i 41 rozdziału II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), zatwierdzonym przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację określoną w Kodeksie uznanych organizacji IMO przyjętym rezolucjami MEPC.237(65) i MSC.349(92). W przypadku gdy statek nie jest w stanie podać tego odniesienia, rozważana wartość wynosi 25 % całkowitej maksymalnej ciągłej mocy znamionowej głównych silników statku, jak określono w świadectwie EIAPP wydanym w ramach stosowania Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) lub, jeżeli silniki nie muszą posiadać świadectwa EIAPP, na tabliczce znamionowej silników; f) opis planowanych źródeł energii, które mają być wykorzystywane na statku podczas nawigacji i cumowania w celu spełnienia wymogów określonych w art. 4 i 6;				
--	---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	g) opis procedur monitorowania zużycia paliwa przez statek, a także energii dostarczanej przez zastępcze źródła energii lub technologię bezemisyjną; h) opis procedur monitorowania i raportowania w zakresie współczynników emisji WtT i TtW energii, które mają być stosowane na statku, zgodnie z metodami określonymi w art. 10 oraz w załącznikach I i II; i) opis procedur stosowanych w celu monitorowania kompletności wykazu rejsów; j) opis procedur określania danych dotyczących działalności w odniesieniu do każdego rejsu, w tym procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania czasu spędzonego na morzu między portem wyjścia a portem zawinięcia oraz czasu spędzonego w miejscu cumowania; k) opis procedur, systemów i obowiązków stosowanych do uaktualniania dowolnych danych zawartych w planie monitorowania w okresie sprawozdawczym; l) opis metody określania danych zastępczych, które mogą być stosowane do wyeliminowania niekompletności danych lub identyfikacji i poprawienia błędów w danych; m) arkusz ewidencji zmian dla udokumentowania wszystkich szczegółowych informacji dotyczących historii zmian; n) informacje o klasie lodowej statku, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii, której wykorzystanie wynika z klasy lodowej statku z wyliczenia salda zgodności określonego w załączniku IV;				
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	o) w przypadku gdy przedsiębiorstwo wnioskuje o wyłączenie dodatkowej energii wykorzystanej w związku z żeglugą w warunkach lodowych z wyliczenia salda zgodności określonego w załączniku IV, informacje na temat klasy lodowej statku oraz opis możliwej do zweryfikowania procedury monitorowania odległości przebytej podczas całego rejsu, jak również odległości przebytej podczas żeglugi w warunkach lodowych, datę, godzinę i pozycję wejścia i opuszczenia warunków lodowych oraz zużycie paliwa podczas żeglugi w warunkach lodowych; p) przypadku statku wyposażonego w napęd wiatrowy – opis zainstalowanego na statku wyposażenia napędu wiatrowego oraz wartości P_{Wind} i P_{Prop} określone w załączniku I. 4. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające te szablony, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.				
	Art. 9. 1. Przedsiębiorstwa regularnie, a co najmniej raz na rok, sprawdzają, czy plan monitorowania danego statku odzwierciedla charakter i funkcjonowanie statku, a także czy istnieje możliwość udoskonalenia, poprawienia lub uaktualnienia zawartych w nim danych. 2. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zmieniają plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji: a) zmiana przedsiębiorstwa;				

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

art. 9	b) rozpoczęcie stosowania nowych systemów konwersji energii, nowych rodzajów energii, nowych systemów podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu lub nowych zastępczych źródeł energii lub nowych technologii bezemisyjnych; c) zmiana dostępności danych spowodowana użyciem nowych typów przyrządów pomiarowych, nowych metod doboru próby lub metod analitycznych bądź innych okoliczności, która to zmiana może wpływać na dokładność zgromadzonych danych; d) przedsiębiorstwa, weryfikatorzy lub właściwe organy stwierdziły, że dane wynikające z zastosowanej metody monitorowania są nieprawidłowe; e) weryfikatorzy uznali, że część planu monitorowania nie jest już zgodna z wymogami niniejszego rozporządzenia, a przedsiębiorstwo jest zobowiązane przez weryfikatora do jej zmiany zgodnie z art. 11 ust. 1; f) przedsiębiorstwa, weryfikatorzy lub właściwe organy stwierdziły, że metody zapobiegania lukom w danych i identyfikacji błędów w danych są nieodpowiednie, aby zapewnić dokładność, kompletność i przejrzystość danych. 3. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zgłaszają weryfikatorom wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania.	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.
art. 10	Art. 10. 1. W przypadkach, gdy biopaliwa, biogaz, paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego i	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	pochodzące z recyklingu paliwa węglowe, zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, mają być uwzględnione do celów, o których mowa w art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, stosuje się następujące zasady: a) biopaliwa i biogaz, które nie są zgodne z kryteriami zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określonymi w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub są wytwarzane z roślin spożywczych i pastewnych, uznaje się za mające taki sam współczynnik emisji jak najmniej korzystna ścieżka paliw kopalnych dla tego rodzaju paliwa; b) paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego i pochodzące z recyklingu paliwa węglowe, które nie są zgodne z progami ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określonymi w art. 25 ust. 2 dyrektywy (UE) 2018/2001, uznaje się za mające taki sam współczynnik emisji jak najmniej korzystna ścieżka paliw kopalnych dla tego rodzaju paliwa. 2. Uznaje się, że paliwa nieobjęte ust. 1 mają te same współczynniki emisji co najmniej korzystna ścieżka paliw kopalnych dla danego rodzaju paliwa, chyba że zostały certyfikowane zgodnie z unijnymi aktami prawnymi dotyczącymi rynków wewnętrznych gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru, ustanawiającymi próg ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i związaną z nimi metodykę obliczania emisji gazów cieplarnianych z produkcji takich paliw.				organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

3. Na podstawie dokumentów dostawy paliwa uzupełnionych na podstawie załącznika I do niniejszego rozporządzenia, przedsiębiorstwa dostarczają dokładne, kompletne i wiarygodne dane dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych i cech zrównoważonego rozwoju paliw, które należy uwzględnić do celów, o których mowa w art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, certyfikowanych w ramach systemu uznanego przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub, w stosownych przypadkach, odpowiednich przepisów aktów prawnych Unii dotyczących rynku wewnętrznego gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru. 4. Przedsiębiorstwa nie mogą odejść od wartości domyślnych dla współczynników emisji WtT określonych w załączniku II do niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do paliw kopalnych. Bez uszczerbku dla ust. 1 przedsiębiorstwa mają prawo odbiegać od wartości domyślnych dla współczynników emisji WtT określonych w załączniku II do niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem, że wartości rzeczywiste są certyfikowane w ramach systemu uznanego przez Komisję. Certyfikacji tej dokonuje się w odniesieniu do biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub w stosownych przypadkach, zgodnie z odpowiednimi przepisami aktów prawnych Unii dotyczącymi rynków wewnętrznych gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru. 5. Przedsiębiorstwa są uprawnione do odejścia od wartości domyślnych na rzecz współczynników emisji				
--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	TtW określonych w załączniku II, z wyjątkiem współczynników emisji TtW CO₂ dla paliw kopalnych, pod warunkiem, że wartości rzeczywiste są certyfikowane za pomocą testów laboratoryjnych lub bezpośrednich pomiarów emisji. 6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, by określić, które międzynarodowe normy i odniesienia certyfikacyjne są akceptowane do celów wykazania rzeczywistych współczynników emisji TtW. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.				
art. 11	Art. 11. 1. Dla każdego statku i w razie zmiany weryfikatora weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania z wymogami określonymi w art. 7–9. W przypadku gdy ocena weryfikatora wskazuje niezgodności z tymi wymogami, dane przedsiębiorstwo bezzwłocznie zmienia odpowiednio swój plan monitorowania i przedkłada zmieniony plan do ostatecznej oceny przez weryfikatora przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo uzgadnia z weryfikatorem ramy czasowe niezbędne do wprowadzenia tych zmian. Te ramy czasowe w żadnym razie nie mogą wykraczać poza początek okresu sprawozdawczego. 2. Zmiany w planie monitorowania na mocy art. 9 ust. 2 lit. b), c) i d) podlegają ocenie przez weryfikatora. W następstwie oceny weryfikator powiadamia dane przedsiębiorstwo czy zmiany te są zgodne z wymogami określonymi w art. 7–9. 3. Po dokonaniu zadowalającej oceny planu monitorowania i zmienionego planu monitorowania	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	weryfikator rejestruje je w bazie danych FuelEU. Plan monitorowania i zmieniony plan monitorowania są dostępne dla państwa administrującego.				
art. 12	Art. 12. 1. Weryfikator musi być niezależny od danego przedsiębiorstwa lub operatora statku i realizuje zadania wymagane w ramach niniejszego rozporządzenia w interesie publicznym. W tym celu oraz w celu uniknięcia potencjalnych konfliktów interesów weryfikator ani żadna część podmiotu prawnego, którego jest częścią, nie może być przedsiębiorstwem, operatorem statku ani właścicielem przedsiębiorstwa. Ponadto weryfikator nie może być własnością przedsiębiorstwa, operatora statku ani właściciela przedsiębiorstwa ani nie może utrzymywać stosunków z przedsiębiorstwem, które mogłyby mieć wpływ na jego niezależność i bezstronność. 2. Weryfikator ocenia rzetelność, wiarygodność, dokładność i kompletność danych oraz informacji dotyczących ilości, typu i współczynnika emisji pochodzącej ze zużycia energii na statku, w szczególności: a) przyporządkowanie zużycia paliwa i użycia zastępczych źródeł energii do rejsów i cumowania; b) przedstawione dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane z nimi pomiary i obliczenia; c) wybór oraz wykorzystanie współczynników emisji; d) korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu lub stosowanie wyjątków zarejestrowanych w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 6 ust. 9 lit. a); e) informacje wymagane na mocy art. 10 ust. 3.	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	3. Ocena, o której mowa w ust. 2, opiera się na następujących kryteriach: a) czy zgłoszone dane są spójne z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika; b) czy zgłoszone dane nie zawierają niespójności, zwłaszcza między całkowitą ilością zakupionego przez każdy statek w ciągu roku paliwa a całkowitą ilością paliwa zużytego w trakcie rejsów; c) czy dane są gromadzone zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami; oraz d) czy odpowiednia ewidencja na statku jest kompletna i spójna.				
art. 13	Art. 13. 1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszoną ilość oraz zgłoszony rodzaj i współczynnik emisji pochodzącej ze zużycia energii na statku z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znaczących rozbieżności weryfikator przeprowadza dalsze analizy. 2. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z różnymi etapami obliczeń, dokonując przeglądu wszystkich źródeł danych i metodologii zastosowanych przez dane przedsiębiorstwo. 3. Weryfikator uwzględnia wszelkie skuteczne metody kontroli ryzyka, stosowane przez dane przedsiębiorstwo	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	w celu ograniczenia niepewności związanej ze stosowaną konkretną metodą monitorowania. 4. Na wniosek weryfikatora dane przedsiębiorstwo udziela wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających weryfikatorowi prowadzenie działań weryfikacyjnych. Weryfikator może w razie konieczności w trakcie procesu weryfikacji prowadzić kontrole w celu ustalenia rzetelności, wiarygodności, dokładności i kompletności zgłoszonych danych i informacji. W razie wątpliwości weryfikator może przeprowadzić wizytacje na miejscu w siedzibie przedsiębiorstwa lub na pokładzie statku. Przedsiębiorstwo umożliwia weryfikatorowi dostęp do pomieszczeń przedsiębiorstwa lub statku w celu ułatwienia jego działań weryfikacyjnych. 5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu doprecyzowania przepisów dotyczących działań weryfikacyjnych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, co najmniej w odniesieniu do następujących elementów: kompetencje weryfikatorów, dokumenty, które mają być przekazywane weryfikatorom przez przedsiębiorstwa, ocena zgodności planu monitorowania i zmienionego planu monitorowania, ocena ryzyka – w tym kontrole – przeprowadzane przez weryfikatorów, weryfikacja sprawozdania FuelEU, o którym mowa w art. 15 ust. 3, poziom istotności, wystarczająca pewność co do weryfikatorów, zniekształcenia i niezgodności, treść sprawozdania z weryfikacji, zalecenia dotyczące usprawnień, wizyty na miejscu i komunikacja między przedsiębiorstwami, weryfikatorami, właściwymi organami i Komisją. Zasady określone w tych aktach wykonawczych opierają się na zasadach weryfikacji				
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	przewidzianych w art. 11 i 12 oraz w niniejszym artykule oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.				
art. 14	Art. 14. 1. Weryfikatorzy muszą posiadać akredytację w odniesieniu do działań weryfikacyjnych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008. Do końca każdego roku krajowa jednostka akredytująca przekazuje Komisji wykaz akredytowanych weryfikatorów wraz ze wszystkimi odpowiednimi danymi kontaktowymi. 2. Jeżeli w niniejszym rozporządzeniu nie ustanowiono szczegółowych przepisów dotyczących akredytacji weryfikatorów, zastosowanie mają odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 765/2008. 3. Weryfikatorzy muszą dysponować zawsze środkami i personelem umożliwiającymi im radzenie sobie z wielkością floty, w odniesieniu do której przeprowadzają działania weryfikacyjne na mocy niniejszego rozporządzenia. W szczególności weryfikatorzy muszą posiadać zawsze wystarczającą wiedzę fachową, zwłaszcza w dziedzinie transportu morskiego, umożliwiającą im wykonywanie zadań wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia. Muszą być oni w stanie przydzielać środki i personel do każdego miejsca pracy, w każdym terminie i w razie potrzeby do zadań, które mają być wykonywane na podstawie niniejszego rozporządzenia.	TAK	art. 1 pkt 9 (w zakresie dodawanych art. 14b i art. 14e w ustawie zmienianej) i 11 projektu	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: 9) w rozdziale po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu: „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 2025 r. poz. 568) 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 opracowuje szczegółowy program akredytacji jednostek oceniających zgodność oraz w miarę potrzeby, uwzględniając w szczególności	W art. 14b wprowadzającym zmiany do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przewidziano wyznaczenie Polskiego Centrum Akredytacji jako krajowej jednostki akredytującej.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

4. Właściwy organ stwierdzający niezgodność działań weryfikatora objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia informuje właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała weryfikatora. Właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej zwraca się do swojej krajowej jednostki akredytującej o uwzględnienie tych informacji w ramach swoich działań nadzorczych. 5. Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28 w celu uzupełnienia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia poprzez określenie dalszych metod i kryteriów akredytacji weryfikatorów, co najmniej w odniesieniu do następujących elementów: wniosek o akredytację w odniesieniu do działań weryfikacyjnych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, ocena weryfikatorów przez krajowe jednostki akredytujące, działania w zakresie nadzoru prowadzone przez krajowe jednostki akredytujące w celu potwierdzenia kontynuacji akredytacji, środki administracyjne, które należy przyjąć w przypadku, gdy weryfikator nie spełnia wymogów niniejszego rozporządzenia oraz wymogi dotyczące krajowych jednostek akredytujących, aby posiadały kompetencje w zakresie udzielania weryfikatorom akredytacji w odniesieniu do działań weryfikacyjnych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym odniesienie do norm zharmonizowanych. Metody i kryteria określone w takich aktach delegowanych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 11, 12 i 13 oraz na odpowiednich standardach uznanych na poziomie międzynarodowym.			wnioski z bieżącej realizacji programu, jego aktualizację. 3. Polskie Centrum Akredytacji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej informację o udzielonych akredytacjach, zmianach zakresu akredytacji oraz zawieszonych albo cofniętych akredytacjach, w zakresie rozporządzenia 2023/1805 w terminie 14 dni od dnia podjęcia decyzji.” Art. 14e ust. 13. „13. W przypadku stwierdzenia w toku przeprowadzanych dodatkowych kontroli niezgodności działań weryfikatora, o których mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805, dyrektor urzędu morskogo informuje niezwłocznie właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała tego weryfikatora.” 11) w art. 34b dodaje się ust. 3–6 w brzmieniu: „6. W przypadku stwierdzenia przez dyrektora urzędu morskogo właściwego dla portu	
--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				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.”	
art. 15	Art. 15. 1. Od 1 stycznia 2025 r., przyjmując za podstawę plan monitorowania, o którym mowa w art. 8, i w następstwie oceny tego planu przez weryfikatora, przedsiębiorstwa monitorują i rejestrują poniższe informacje w odniesieniu do każdego statku zawijającego do portu zawinięcia lub wypływającego z takiego portu oraz dla każdego rejsu, o którym mowa w art. 2 ust. 1: a) port wyjścia i port zawinięcia, łącznie z datą i czasem wyjścia z portu i zawinięcia do portu oraz czasem cumowania; b) w odniesieniu do każdego statku, do którego ma zastosowanie art. 6 ust. 1, połączenie z zasilaniem energią elektryczną z lądu oraz wykorzystanie takiego zasilania lub stosowanie jakichkolwiek wyjątków wymienionych w art. 6 ust. 5, potwierdzonych, w stosownych przypadkach, na podstawie art. 6 ust. 9 lit. a); c) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas cumowania i na morzu; d) ilość energii elektrycznej dostarczonej na statek za pośrednictwem zasilania energią elektryczną z lądu; e) w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa zużytego w czasie cumowania i na morzu,	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	współczynnik emisji WtT, współczynniki emisji TtW spalane paliwa oraz współczynniki emisji TtW paliwa utraconego związane z różnymi konsumentami paliwa na statku, obejmujące wszystkie odpowiednie gazy cieplarniane; f) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużytego podczas cumowania i na morzu; g) klasę lodową statku, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z klasy lodowej statku z wyliczenia salda zgodności określonego w załączniku IV, przy zastosowaniu zalecenia 25/7 Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM) w sprawie bezpieczeństwa żeglugi zimowej na Morzu Bałtyckim w celu ustalenia odpowiedniości klas lodowych; h) klasę lodową statku, datę, godzinę i pozycję wejścia na obszar zalodzenia i wyjścia z niego, ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas żeglugi w warunkach lodowych, odległość pokonaną podczas żeglugi w warunkach lodowych oraz całkowitą odległość przebytą w trakcie wszystkich rejsów w okresie sprawozdawczym, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z żeglugi w warunkach lodowych z wyliczenia salda zgodności określonego w załączniku IV. 2. Przedsiębiorstwa rejestrują informacje i dane wymienione w ust. 1 terminowo i w przejrzysty sposób oraz zestawiają je w ujęciu rocznym, tak aby umożliwić				
--	---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	weryfikację zgodności z niniejszym rozporządzeniem przez weryfikatora. 3. Do dnia 31 stycznia okresu weryfikacji przedsiębiorstwa przekazują weryfikatorowi sprawozdanie dla danego statku (zwane dalej „sprawozdaniem FuelEU”), zawierające wszystkie informacje, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu oraz dane i dokumentację monitorowania, o których mowa w art. 7 ust. 4, za dany okres sprawozdawczy. 4. W przypadku transferu statku pomiędzy przedsiębiorstwami: a) przedsiębiorstwo transferujące przekazuje weryfikatorowi informacje, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, za okres, w którym odpowiadało za eksploatację statku; b) jak najbliżej dnia zakończenia transferu, a następnie nie później niż jeden miesiąc po tym, informacje, o których mowa w lit. a), są weryfikowane i rejestrowane w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 16 przez weryfikatora, który przeprowadził czynności weryfikacyjne w odniesieniu do statku w ramach przedsiębiorstwa transferującego; oraz c) bez uszczerbku dla lit. a) i b) przedsiębiorstwo odpowiadające za eksploatację statku 31 grudnia okresu sprawozdawczego jest odpowiedzialne za zgodność statku z wymogami art. 4 i 6 przez cały okres sprawozdawczy, w którym miał miejsce transfer lub wielokrotne transfery.				
art. 16	Art. 16. 1. W następstwie weryfikacji określonej w art. 11, 12 i 13 weryfikator dokonuje oceny jakości,	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	kompletności i dokładności sprawozdania FuelEU. W tym celu weryfikator wykorzystuje wszelkie informacje zawarte w bazie danych FuelEU, w tym informacje dotyczące zawinięć do portu zgodnie z art. 6. 2. W przypadku gdy we wnioskach z oceny weryfikacyjnej, o której mowa w ust. 1, weryfikator stwierdza z wystarczającą pewnością, że sprawozdanie FuelEU nie zawiera istotnych zniekształceń ani niezgodności, przekazuje danemu przedsiębiorstwu sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że sprawozdanie FuelEU jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem. W sprawozdaniu z weryfikacji wyszczególnia się wszystkie odpowiednie kwestie odnoszące się do wykonanej przez weryfikatora pracy. 3. W przypadku gdy ocena weryfikacyjna wskazuje na zniekształcenia lub niezgodności z niniejszym rozporządzeniem, weryfikator terminowo informuje o tym dane przedsiębiorstwo. Przedsiębiorstwo bezzwłocznie koryguje zniekształcenia lub niezgodności w celu umożliwienia terminowego zakończenia procesu weryfikacji i przedkłada weryfikatorowi zmienione sprawozdanie FuelEU oraz wszelkie inne informacje niezbędne do skorygowania stwierdzonych zniekształceń lub niezgodności. W sprawozdaniu z weryfikacji weryfikator stwierdza, czy zmienione sprawozdanie FuelEU jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem. W przypadku gdy zgłoszone zniekształcenia lub niezgodności nie zostały skorygowane i prowadzą do istotnych zniekształceń, weryfikator przekazuje przedsiębiorstwu sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że sprawozdanie FuelEU nie jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem.				organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	4. Na podstawie sprawozdania FuelEU zgodnego z niniejszym rozporządzeniem weryfikator oblicza: a) wykorzystując metodę określoną w załączniku I, średnioroczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na danym statku; b) saldo zgodności statku wykorzystując wzór określony w części A załącznika V; c) liczbę niezgodnych z przepisami zawinięć do portu w poprzednim okresie sprawozdawczym, uwzględniając czas cumowania przy nabrzeżu i, w stosownych przypadkach zgodnie z art. 6 ust. 9, na kotwiczowisku, w odniesieniu do każdego zawinięcia do portu danego statku niezgodnego z wymogami określonymi w art. 6; d) roczne zużycie energii na statku, z wyłączeniem energii z zasilania energią elektryczną z lądu; e) roczne zużycie energii na statku z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. 5. Do 31 marca w okresie weryfikacji weryfikator przekazuje przedsiębiorstwu informacje, o których mowa w ust. 4, oraz rejestruje w bazie danych FuelEU zgodne z niniejszym rozporządzeniem sprawozdanie FuelEU, sprawozdanie z weryfikacji oraz informacje, o których mowa w ust. 4. Wszystkie informacje zarejestrowane w bazie danych FuelEU są dostępne dla państwa administrującego.				
art. 17	Art. 17. 1. W dowolnym momencie właściwy organ państwa administrującego względem danego przedsiębiorstwa może, w odniesieniu do każdego z	TAK	art. 1 pkt 9 (w zakresie dodawanych art.	Art.1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez	W art. 14e wprowadzającym zmiany do ustawy

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

jego statków i do dwóch poprzednich okresów sprawozdawczych, przeprowadzić dodatkowe kontrole któregokolwiek z poniższych: a) sprawozdania FuelEU zgodnego z niniejszym rozporządzeniem, sporządzonego zgodnie z art. 15 i 16; b) sprawozdania z weryfikacji sporządzonego zgodnie z art. 16; c) obliczeń dokonanych przez weryfikatora zgodnie z art. 16 ust. 4. 2. Na wniosek właściwego organu, o którym mowa w ust. 1, przedsiębiorstwo dostarcza wszelkich niezbędnych informacji lub przedkłada dokumenty umożliwiające właściwemu organowi przeprowadzenie dodatkowych kontroli oraz umożliwia dostęp do pomieszczeń przedsiębiorstwa lub statku w celu ułatwienia takich dodatkowych kontroli. 3. Właściwy organ, o którym mowa w ust. 1, wydaje sprawozdanie z dodatkowych kontroli zawierające, w stosownych przypadkach, zaktualizowane obliczenia dokonane przy zastosowaniu art. 17 ust. 1 lit. c), zaktualizowaną kwotę nadwyżki zgodności lub zaliczkową nadwyżkę zgodności oraz zaktualizowaną kwotę kary FuelEU. 4. W przypadku gdy w sprawozdaniu z dodatkowych kontroli, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, stwierdzono zniekształcenia, niezgodności lub błędy w obliczeniach skutkujące niezgodnością z wymogami określonymi w art. 4 lub 6, a w konsekwencji karą FuelEU lub zmianą kwoty już zapłaconej kary FuelEU, właściwy organ, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, powiadamia dane przedsiębiorstwo o		14e, art. 14f i art. 14g w ustawie zmienianej) projektu	statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786) wprowadza się następujące zmiany: 9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu: „Art. 14e. 1. Właściwy 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 właściwy dyrektor urzędu morskiego może zasięgać opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami w przedmiocie spójności danych zawartych w sprawozdaniu FuelEU, o którym mowa w art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, oraz obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 ust. 4 lit. a, b, d lub e rozporządzenia 2023/1805, w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach tego rozporządzenia oraz rozporządzenia 2024/2027. 3. We wniosku o wydanie opinii, o której mowa w ust. 2, właściwy dyrektor urzędu morskiego określa zakres zagadnień	o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przewidziano wyznaczenie dyrektorów urzędów morskich jako organów właściwych do przeprowadzania dodatkowych kontroli armatorów.
---	--	--	--	---

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	odpowiedniej kwocie kary FuelEU lub zmienionej kary FuelEU. Państwa członkowskie zapewniają, aby przedsiębiorstwo odpowiedzialne za statek w okresie objętym dodatkowymi kontrolami zapłaciło kwotę równą karze FuelEU lub zmodyfikowanej karze FuelEU w terminie miesiąca od powiadomienia go, zgodnie z zasadami przewidzianymi w art. 23. 5. Właściwy organ, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie wycofuje z bazy danych FuelEU dokument zgodności FuelEU statku, którego przedsiębiorstwo nie zapłaciło w odpowiednim czasie kar FuelEU, o których mowa w ust. 4, i terminowo powiadamia o wycofaniu dane przedsiębiorstwo. Właściwy organ wydaje ponownie dokument zgodności FuelEU po zapłaceniu kwoty równej karze FuelEU, pod warunkiem że przedsiębiorstwo spełnia pozostałe warunki określone w niniejszym rozporządzeniu dotyczące posiadania dokumentu zgodności FuelEU. 6. Ust. 5 nie ma zastosowania do statku, który został przeniesiony do przedsiębiorstwa innego niż przedsiębiorstwo, które przyjęło odpowiedzialność za jego eksploatację w okresie objętym dodatkowymi kontrolami. 7. Działania, o których mowa w niniejszym artykule, sprawozdanie z dodatkowych kontroli, o którym mowa w ust. 3, a także dowód dokonania płatności kar FuelEU, są odnotowywane niezwłocznie w bazie danych FuelEU przez podmioty wykonujące te działania, sporządzające takie sprawozdanie lub dokonujące takiej płatności.		będących przedmiotem opiniowania. 4. Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami wydaje opinię w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie zgodnie z ust. 2. Do opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami nie stosuje się art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego. 5. Niewydanie przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami opinii w terminie, o którym mowa w ust. 4, uważa się za brak zastrzeżeń do sprawozdań FuelEU, sprawozdań z weryfikacji i obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805. 6. Właściwy dyrektor urzędu morskiego z przeprowadzonej dodatkowej kontroli armatora, o której mowa w ust. 1, sporządza, w terminie 30 dni od dnia zakończenia kontroli, sprawozdanie zgodnie z art. 17 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805. Sprawozdanie z dodatkowej kontroli zamieszcza się	
--	---	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				niezwłocznie w bazie danych FuelEU. 7. W przypadku gdy sprawozdanie z dodatkowej kontroli, o którym mowa w ust. 6, wykaże zniekształcenia, niezgodności lub błędy w obliczeniach skutkujące niezgodnością z wymogami określonymi w art. 4 lub art. 6 rozporządzenia 2023/1805, właściwy dyrektor urzędu morskiego nakłada, w drodze decyzji, karę na armatora odpowiedzialnego za statek w okresie objętym dodatkowymi kontrolami w kwocie równej karze FuelEU lub zmodyfikowanej karze FuelEU ustaloną zgodnie z zasadami określonymi w art. 23 rozporządzenia 2023/1805 i płatną w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji. 8. Nałożenie kary, o której mowa w ust. 7, jest niezwłocznie odnotowywane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego w bazie danych FuelEU. 9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				nałożonej karze, o której mowa w ust. 7. 10. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary, o której mowa w ust. 7, 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 wpłaty z tytułu tej kary do bazy danych FuelEU. 11. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary, o której mowa w ust. 7, w terminie 3 dni roboczych od daty wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary. 12. W przypadku gdy armator nie dokona wpłaty kary, o której mowa w ust. 7, w terminie określonym w decyzji o nałożeniu tej kary, właściwy dyrektor urzędu morskiego wycofuje z bazy danych FuelEU dokument zgodności FuelEU wydany dla statku.	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				13. W przypadku stwierdzenia w toku przeprowadzanych dodatkowych kontroli niezgodności działań weryfikatora, o których mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805, dyrektor urzędu morskigo informuje niezwłocznie właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała tego weryfikatora.” „Art. 14f. Do administracyjnych kar pieniężnych, o których mowa w art. 14d i art. 14e, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.).” „Art. 14g. 1. W sprawach, o których mowa w art. 14d i art. 14e, dla armatorów mających siedzibę na obszarze województw: 1) dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego – właściwy jest dyrektor urzędu morskigo, którego terytorialny	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				zakres działania obejmuje port w Szczecinie; 2) kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, podlaskiego, podkarpackiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego – właściwy 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, którego terytorialny zakres działania obejmuje port z największą częstotliwością zawinięć statków zrealizowanych przez tego armatora w ciągu poprzednich czterech lat. 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 statku. 4. W sprawach, o których mowa w art. 14c, dla weryfikatorów mających siedzibę na obszarze województw: 1) dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego,	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego – właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Szczecinie; 2) kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, podlaskiego, podkarpackiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego – właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Gdyni.”	
art. 18	Art. 18. Komisja opracowuje odpowiednie narzędzia monitorowania, a także wskazówki i narzędzia typowania oparte na analizie ryzyka, aby ułatwić i skoordynować działania weryfikacyjne i egzekucyjne związane z niniejszym rozporządzeniem. W miarę możliwości takie wskazówki i narzędzia udostępnia się państwom członkowskim, weryfikatorom i krajowym jednostkom akredytującym do celów wymiany informacji oraz w celu lepszego zapewnienia solidnego egzekwowania wymogów niniejszego rozporządzenia.	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.
art. 19	Art. 19. 1. Komisja opracowuje elektroniczną bazę danych służącą do monitorowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem (zwaną dalej „bazą danych FuelEU”), zapewnia jej funkcjonowanie i ją aktualizuje. Bazę danych FuelEU wykorzystuje się do prowadzenia rejestru działań weryfikacyjnych, bilansu zgodności statków, w tym stosowania mechanizmów dotyczących	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	elastyczności określonych w art. 20 i 21, stosowania wyjątków przewidzianych w art. 6 ust. 5 oraz działań związanych z uiszczaniem kar FuelEU nałożonych na mocy art. 23, a także wydawaniem dokumentu zgodności FuelEU. Dostęp do bazy danych posiadają przedsiębiorstwa, weryfikatorzy, właściwe organy i wszelkie należycie upoważnione podmioty, krajowe jednostki akredytujące, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz Komisja, z odpowiednimi prawami dostępu i funkcjami odpowiadającymi ich odpowiednim obowiązkom w zakresie wykonywania niniejszego rozporządzenia. 2. O wszelkich elementach zapisanych lub zmodyfikowanych w bazie danych FuelEU powiadamia się podmioty, dla których te elementy są dostępne. 3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające zasady dotyczące praw dostępu oraz specyfikacje funkcjonalne i techniczne bazy danych FuelEU, w tym zasady powiadamiania i filtrowanie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.				
art. 20	Art. 20. 1. Na podstawie obliczeń przeprowadzonych zgodnie z art. 16 ust. 4, jeżeli statek posiada w okresie sprawozdawczym nadwyżkę zgodności w odniesieniu do intensywności emisji gazów cieplarnianych, o której mowa w art. 4 ust. 2, lub, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3, przedsiębiorstwo to może ją zachować w saldzie zgodności tego samego statku na	TAK	art. 1 pkt 9 (w zakresie dodawanego art. 14d w ustawie zmienianej) projektu	Art.1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 poz. 1786) wprowadza się następujące zmiany: 9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu:	W proponowanym art. 14d ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki uregulowane zostały m.in. kwestie związane z przenoszeniem lub

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	potrzeby następnego okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo zapisuje przeniesienie nadwyżki zgodności na poczet kolejnego okresu sprawozdawczego w bazie danych FuelEU, z zastrzeżeniem zatwierdzenia tego działania przez weryfikatora zgodności. Po wydaniu dokumentu zgodności FuelEU przedsiębiorstwo nie może już przenosić nadwyżki zgodności. 2. Na podstawie obliczeń przeprowadzonych zgodnie z art. 16 ust. 4, jeżeli statek wykazuje deficyt zgodności za dany okres sprawozdawczy, przedsiębiorstwo może pożyczyć zaliczkową nadwyżkę zgodności w odpowiedniej wielkości z kolejnego okresu sprawozdawczego. Zaliczkową nadwyżkę zgodności dodaje się do salda zgodności statku w okresie sprawozdawczym, a zaliczkową nadwyżkę zgodności pomnożoną przez 1,1 odejmuje się od salda zgodności tego samego statku w kolejnym okresie sprawozdawczym. Nie wolno pożyczać zaliczkowej nadwyżki zgodności: a) odpowiadającej iloczynowi wielkości przekraczającej o ponad 2 % wartość dopuszczalną określoną w art. 4 ust. 2 i zużycia energii przez statek, obliczoną zgodnie z załącznikiem I; b) w ciągu dwóch kolejnych okresów sprawozdawczych. 3. Przedsiębiorstwo zapisuje w bazie danych FuelEU zaliczkową nadwyżkę zgodności, po jej zatwierdzeniu przez weryfikatora, do 30 kwietnia w okresie weryfikacji.		„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. Po zarejestrowaniu przez weryfikatora w bazie danych FuelEU informacji dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku właściwy dyrektor urzędu morskiego nakłada, w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia tego zarejestrowania, zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, karę FuelEU na armatora, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 2023/1805, którego statek: 1) nie zawijał do portów Unii Europejskiej, a jednocześnie pożyczył 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	pożyczaniem nadwyżek zgodności między okresami sprawozdawczymi.
--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	4. W przypadku gdy statek nie ma żadnych zawinięć do portu w Unii w okresie sprawozdawczym i pożyczyl zaliczkową nadwyżkę zgodności w poprzednim okresie sprawozdawczym, właściwy organ państwa administrującego powiadamia dane przedsiębiorstwo do 1 czerwca w okresie weryfikacji o kwocie kary FuelEU, o której mowa w art. 23 ust. 2, której początkowo uniknięto poprzez pożyczanie tej zaliczkowej nadwyżki zgodności, pomnożonej przez 1,1.		pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, z wyłączeniem określonym w art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia – obliczaną zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805. 3. Decyzja o nałożeniu kary FuelEU podlega natychmiastowemu wykonaniu. 4. Nałożenie kary FuelEU 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 FuelEU. 6. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary FuelEU 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 wpłaty z tytułu kary FuelEU do bazy danych FuelEU. 7. Narodowy Fundusz Ochrony	
--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary FuelEU w terminie 3 dni roboczych od daty wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary. 8. Właściwy dyrektor urzędu morskiego na podstawie informacji, o której mowa w ust. 7, wydaje: 1) dokument zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805 albo 2) decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU – w przypadku braku wpłaty z tytułu kary FuelEU. 9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie rejestruje dokument zgodności FuelEU albo decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU.”	
art. 21	Art. 21. 1. Salda zgodności w odniesieniu do intensywności emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w art. 4 ust. 2, oraz, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3, w odniesieniu do dwóch lub większej liczby statków, obliczone zgodnie z art. 16 ust.	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

4, mogą być łączone na potrzeby spełnienia wymogów określonych w art. 4 oraz, w stosownych przypadkach, w art. 5 ust. 3. Saldo zgodności statku nie może być włączone do większej liczby pul niż jedna w tym samym okresie sprawozdawczym. W odniesieniu do celu dotyczącego intensywności emisji gazów cieplarnianych oraz celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego można wykorzystać dwie oddzielne pule. 2. Przedsiębiorstwo rejestruje w bazie danych FuelEU zamiar włączenia salda zgodności statku do puli, rozdział całkowitego salda zgodności w puli pomiędzy poszczególne statki oraz wybór weryfikatora wybranego do weryfikacji tego przydziału. 3. Gdy statki uczestniczące w puli kontrolowane są przez co najmniej dwa przedsiębiorstwa, szczegółowe informacje dotyczące puli zarejestrowane w bazie danych FuelEU, w tym przydział całkowitego salda zgodności w puli dla jej statków oraz wybór weryfikatora wybranego do weryfikacji rozdziału całkowitego salda zgodności puli pomiędzy poszczególne statki, są potwierdzane w bazie danych FuelEU przez wszystkie odpowiednie przedsiębiorstwa w puli. 4. Pula jest ważna tylko wtedy, jeżeli całkowita połączona w pule zgodność jest dodatnia, jeżeli statki, w przypadku których odnotowano deficyt zgodności obliczony przy zastosowaniu art. 16 ust. 4, nie wykazują wyższego deficytu zgodności po przydzieleniu połączonej w pule zgodności oraz jeżeli statki, które				
--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	miały nadwyżkę zgodności obliczoną przy zastosowaniu art. 16 ust. 4, nie mają deficytu zgodności po przydzieleniu zgodności z puli. 5. Statek nie może zostać włączony do puli, jeżeli nie spełnia obowiązku określonego w art. 24. 6. Jeżeli z całkowitego salda zgodności w puli wynika nadwyżka zgodności w przypadku pojedynczego statku, stosuje się art. 20 ust. 1. 7. Art. 20 ust. 2 nie ma zastosowania do statku uczestniczącego w puli. 8. Do 30 kwietnia w okresie weryfikacji wybrany weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU ostateczny skład puli i rozdział całkowitego salda zgodności w puli pomiędzy poszczególne statki.				
art. 22	Art. 22. 1. Do 30 czerwca w okresie weryfikacji weryfikator wydaje dokument zgodności FuelEU dla danego statku, pod warunkiem że statek nie wykazuje deficytu zgodności, po ewentualnym zastosowaniu art. 20 i 21, nie dokonał niezgodnych z przepisami zawinięć do portu oraz spełnia obowiązek określony w art. 24. 2. W przypadku gdy należne są kary FuelEU, o których mowa w art. 23 ust. 2 lub 5, właściwy organ państwa administrującego wydaje do 30 czerwca w okresie weryfikacji dokument zgodności FuelEU dla danego statku, pod warunkiem że zapłacono kwotę równą karom FuelEU. 3. Dokument zgodności FuelEU zawiera następujące informacje:	TAK	art. 1 pkt 9 (w zakresie dodawanego art. 14d w ustawie zmienianej) projektu	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: 9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu: „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.	Zapewnienie egzekwowalności kar za niezgodność z rozporządzeniem FuelEU Maritime oraz kwestie wydawania dokumentu zgodności FuelEU poprzez wskazanie właściwego organu

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku); b) nazwisko/nazwę, adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności właściciela statku; c) tożsamość weryfikatora; d) datę wystawienia tego dokumentu, termin jego ważności oraz okres sprawozdawczy, którego dotyczy. 4. Dokument zgodności FuelEU zachowuje ważność przez 18 miesięcy po zakończeniu okresu sprawozdawczego lub do czasu wydania nowego dokumentu zgodności FuelEU, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. 5. Weryfikator lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa administrującego bezzwłocznie rejestruje w bazie danych FuelEU wydany dokument zgodności FuelEU. 6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzory dokumentu zgodności FuelEU, w tym szablony elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 29 ust. 2.		2. Po zarejestrowaniu przez weryfikatora w bazie danych FuelEU informacji dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku właściwy dyrektor urzędu morskiego nakłada, w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia tego zarejestrowania, zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, karę FuelEU na armatora, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 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 częściowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, z wyłączeniem określonym w art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia – obliczaną zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805.	do wykonania zadań z tym związanych.
--	---	--	---	---

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				3. Decyzja o nałożeniu kary FuelEU podlega natychmiastowemu wykonaniu. 4. Nałożenie kary FuelEU 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 FuelEU. 6. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary FuelEU 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 wpłaty z tytułu kary FuelEU do bazy danych FuelEU. 7. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary FuelEU w terminie 3 dni roboczych od daty wpływu środków pieniężnych na rachunek	
--	--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary. 8. Właściwy dyrektor urzędu morskiego na podstawie informacji, o której mowa w ust. 7, wydaje: 1) dokument zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805 albo 2) decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU – w przypadku braku wpłaty z tytułu kary FuelEU. 9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie rejestruje dokument zgodności FuelEU albo decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU.”	
art. 23	Art. 23. 1. Przed 1 maja w okresie weryfikacji, na podstawie obliczeń przeprowadzonych zgodnie z art. 16 ust. 4 i po ewentualnym zastosowaniu art. 20 i 21, weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU zweryfikowane salda zgodności statku pod względem intensywności emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w art. 4 ust. 2, oraz, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3. Jeżeli statek ma deficyt zgodności w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5	TAK	art. 1 pkt 9 (w zakresie dodawanego art. 14d w ustawie zmienianej), 14 i 16, art. 2 projektu	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: 9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu: „Art. 14d. 1. Po wydaniu dokumentu zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805 weryfikator niezwłocznie	Wyznaczenie organów, które nakładają i egzekwują kary za niezgodność z rozporządzeniem 2023/1805, oraz określenie

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	ust. 3, kara FuelEU jest obliczana zgodnie ze wzorem określonym w części B załącznika IV. 2. Państwo administrujące w odniesieniu do przedsiębiorstwa zapewnia, aby w przypadku każdego z jego statków wykazujących deficyt zgodności w zakresie intensywności emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w art. 4 ust. 2, lub, w stosownych przypadkach, w zakresie celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3, 1 czerwca w okresie weryfikacji, po ewentualnym zatwierdzeniu przez jego właściwy organ, przedsiębiorstwo zapłaciło do 30 czerwca w okresie weryfikacji kwotę równą karze FuelEU wynikającą z zastosowania wzorów określonych w części B załącznika IV. Jeżeli statek wykazuje deficyt zgodności przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, kwotę tę mnoży się przez $1 + (n-1)/10$, gdzie n oznacza liczbę kolejnych okresów sprawozdawczych, za które przedsiębiorstwo podlega karze FuelEU w odniesieniu do tego statku. 3. Państwo administrujące względem danego przedsiębiorstwa zapewnia, aby w odniesieniu do każdego statku znajdującego się w sytuacji, o której mowa w art. 20 ust. 4, przedsiębiorstwo uiściło do 30 czerwca w okresie weryfikacji kwotę równą karze FuelEU zgłoszonej na podstawie tego ustępu. 4. Przed 1 maja w okresie weryfikacji, w stosownych przypadkach na podstawie obliczeń dokonanych zgodnie z art. 16 ust. 4, weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU całkowitą liczbę godzin spędzonych przy nabrzeżu przez statek niezgodnie z wymogami określonymi w art. 6.		dokonuje jego rejestracji w bazie danych FuelEU. 2. Po zarejestrowaniu przez weryfikatora w bazie danych FuelEU informacji dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku właściwy dyrektor urzędu morskiego nakłada, w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia tego zarejestrowania, zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, karę FuelEU na armatora, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 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 tego rozporządzenia	organów, które są odpowiedzialne za przeznaczanie równowartości środków z kar na cele określone w rozporządzeniu.
--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

5. Państwo administrujące względem danego przedsiębiorstwa zapewnia, aby za każdy statek, który dokonał co najmniej jednego niezgodnego z przepisami zawinięcia do portu, po ewentualnym zatwierdzeniu przez jego właściwy organ, przedsiębiorstwo uiściło do 30 czerwca w okresie weryfikacji kwotę równą karze FuelEU wynikającej z pomnożenia kwoty 1,5 EUR przez ustalone całkowite zapotrzebowanie na energię elektryczną statku cumującego oraz przez całkowitą liczbę godzin, zaokrągloną do najbliższej pełnej godziny, spędzonych podczas cumowania niezgodnie z wymogami określonymi w art. 6. 6. Państwa członkowskie muszą posiadać niezbędne ramy prawne i administracyjne na szczeblu krajowym, aby zapewnić wypełnienie obowiązków dotyczących nakładania, uiszczania i pobierania kar FuelEU. 7. Działania, o których mowa w niniejszym artykule, a także dowód dokonania płatności kar FuelEU, są odnotowywane niezwłocznie w bazie danych FuelEU przez podmioty wykonujące te działania lub dokonujące tej płatności. 8. Przedsiębiorstwo pozostaje odpowiedzialne za uiszczenie kar FuelEU bez uszczerbku dla możliwości zawierania przez przedsiębiorstwo z komercyjnymi operatorami statku umów przewidujących zobowiązanie operatora komercyjnego do zwrotu przedsiębiorstwu zapłaconych kar FuelEU, w przypadku gdy odpowiedzialność za zakup paliwa lub eksploatację statku zostaje przejęta przez tego operatora komercyjnego. Do celów niniejszego ustępu eksploatacja statku oznacza określenie przewożonego ładunku, trasy i prędkości statku.			– obliczaną zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805. 3. Decyzja o nałożeniu kary FuelEU podlega natychmiastowemu wykonaniu. 4. Nałożenie kary FuelEU 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 FuelEU. 6. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary FuelEU 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 wpłaty z tytułu kary FuelEU do bazy danych FuelEU. 7. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary FuelEU w terminie 3 dni roboczych od	
--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

9. Przedsiębiorstwo pozostaje odpowiedzialne za uiszczanie kar FuelEU, bez uszczerbku dla możliwości zawierania przez przedsiębiorstwo umów z dostawcami paliw, które przewidują odpowiedzialność dostawców paliw za zwrot przedsiębiorstwu płatności kar FuelEU. 10. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28, aby zmienić załącznik IV w celu dostosowania współczynnika określonego w pozycji 7 i, w stosownych przypadkach, 14 tabeli w części B tego załącznika i stosowanego we wzorze, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w oparciu o zmiany kosztów energii, oraz w celu zmiany mnożnika określonego w ust. 5 niniejszego artykułu w oparciu o indeksację średniego kosztu energii elektrycznej w Unii. 11. Państwa członkowskie starają się zapewnić, aby dochody uzyskane z kar FuelEU lub równoważnik ich wartości finansowej były wykorzystywane do wspierania szybkiego wdrożenia i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim przez 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. Do 30 czerwca 2030 r., a następnie co pięć lat, państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej sprawozdanie dotyczące wykorzystania dochodów uzyskanych z kar FuelEU w okresie pięciu lat			daty wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary. 8. Właściwy dyrektor urzędu morskiego na podstawie informacji, o której mowa w ust. 7, wydaje: 1) dokument zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805 albo 2) decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU – w przypadku braku wpłaty z tytułu kary FuelEU. 9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie rejestruje dokument zgodności FuelEU albo decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU.” 14) w art. 36aa: b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu: „7. Jeżeli armator statku, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805, nie posiada ważnego dokumentu zgodności FuelEU, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;	
--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	poprzedzających rok każdego takiego sprawozdania, w tym informacje na temat beneficjentów i poziomu wydatków dotyczących celów wymienionych w akapicie pierwszym.			16) po art. 37c dodaje się art. 37d w brzmieniu: „Art. 37d. Jeżeli armator statku, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805: 1) nie monitoruje lub nie raportuje 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 rozporządzenia 2023/1805, w sposób określony w art. 15 ust. 2 tego rozporządzenia, 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 i art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, 5) wbrew art. 15 ust. 2 i art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805	
--	---	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				przedstawia zawyżone lub 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 lub dokumenty dotyczą.”; „Art. 2. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, 1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176) 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 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	
--	--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				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 na końcu 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, o których mowa w art. 14d ust. 2 i art. 14e ust. 7 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786 oraz z ... r. poz. ...), 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 kropkę na końcu zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 21 w brzmieniu: „21) wpływy z tytułu kar, o których mowa w art. 14d ust. 2 i	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				art.14e ust. 7 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, jednak nie więcej niż o 1 % tych przychodów, przeznacza się na cele określone w art. 23 ust. 11 akapit pierwszy rozporządzenia 2023/1805.”, b) w ust. 10 i ust. 11 w zdaniu pierwszym wyrazy „i 8–9c” zastępuje się wyrazami „i 8–9d”.	
art. 24	Art. 24. 1. Do 30 czerwca w okresie weryfikacji statki zawijające do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, wpływające do takiego portu, przebywające w nim lub je opuszczające, lub które odbyły rejsy w tym okresie sprawozdawczym, muszą posiadać ważny dokument zgodności FuelEU. 2. Dokument zgodności FuelEU wydany dla danego statku zgodnie z art. 22 stanowi dowód zgodności z niniejszym rozporządzeniem.	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.
art. 25	Art. 25. 1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku	TAK	art. 1 pkt 9 (w zakresie	Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu	Zapewnienie egzekwowalności

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą. 2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby inspekcje statku w porcie podlegającym jego jurysdykcji przeprowadzane zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowały sprawdzenie, czy statek posiada ważny dokument zgodności FuelEU. 3. W przypadku statków, w odniesieniu do których nie dopełniono obowiązku określonego w art. 24 przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia może, w odniesieniu do statku niepływającego pod banderą tego państwa członkowskiego i po zapewnieniu danemu przedsiębiorstwu możliwości przekazania uwag, wydać nakaz wydalenia. W przypadku podjęcia przez właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia decyzji o wydaniu nakazu wydalenia, powiadamia on o tym Komisję, pozostałe państwa członkowskie i odpowiednie państwo bandery za pośrednictwem bazy danych FuelEU. Każde państwo członkowskie z wyjątkiem państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek, odmawia statkowi objętemu nakazem wydalenia wejścia do swoich portów, dopóki przedsiębiorstwo nie wywiąże się ze swoich		dodawanego art. 14d w ustawie zmieniającej), 10, 11, 14 i 16 projektu	zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786) wprowadza się następujące zmiany: 9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu: „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. Po zarejestrowaniu przez weryfikatora w bazie danych FuelEU informacji dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku właściwy dyrektor urzędu morskiego nakłada, w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia tego zarejestrowania, zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, karę FuelEU na armatora, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 2023/1805, którego statek: 1) nie zawijał do portów Unii Europejskiej, a jednocześnie pożyczyl zaliczkową nadwyżkę w poprzednim okresie sprawozdawczym, 2) wykazuje deficyt zgodności w zakresie intensywności emisji	przepisów dotyczących kar
--	--	--	---	----------------------------------

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	obowiązków. Gdy statek pływający pod banderą państwa członkowskiego wpływa do jednego z jego portów i nie dopełnia obowiązku określonego w art. 24 przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, dane państwo członkowskie, w czasie gdy statek ten znajduje się w jednym z jego portów, po umożliwieniu danemu przedsiębiorstwu przedstawienia uwag, nakazuje zatrzymanie bandery do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo z zobowiązań. 4. Dane przedsiębiorstwo potwierdza spełnienie obowiązku posiadania ważnego dokumentu zgodności FuelEU poprzez zgłoszenie ważnego dokumentu zgodności FuelEU właściwemu organowi krajowemu, który wydał nakaz wydalenia. Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla przepisów prawa międzynarodowego mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie. 5. Państwa członkowskie zgłaszają nałożenie kar na określony statek Komisji, pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery za pośrednictwem bazy danych FuelEU.			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 tego rozporządzenia – obliczaną zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805. 3. Decyzja o nałożeniu kary FuelEU podlega natychmiastowemu wykonaniu. 4. Nałożenie kary FuelEU 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 FuelEU. 6. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary FuelEU na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wskazany w decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego o nałożeniu tej	
--	--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				kary, w terminie określonym w tej decyzji. Armator niezwłocznie wprowadza dowód dokonania wpłaty z tytułu kary FuelEU do bazy danych FuelEU. 7. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary FuelEU w terminie 3 dni roboczych od daty wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary. 8. Właściwy dyrektor urzędu morskiego na podstawie informacji, o której mowa w ust. 7, wydaje: 1) dokument zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805 albo 2) decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU – w przypadku braku wpłaty z tytułu kary FuelEU. 9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie rejestruje dokument zgodności FuelEU albo decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU.”	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				10) po art. 27 dodaje się art. 27a w brzmieniu: „Art. 27a. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji statku o polskiej przynależności, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805, przeprowadzonej w polskim porcie, braku ważnego dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku, po umożliwieniu armatorowi statku przekazania uwag zatrzymuje statek, w drodze decyzji. 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.”; 11) w art. 34b dodaje się ust. 3–6 w brzmieniu:	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				„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 kary pieniężne, o których mowa w art. 36aa ust. 7 i art. 37d, nie zapewniły zgodności z rozporządzeniem 2023/1805, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku wzywa armatora pisemnie do przedstawienia wyjaśnień i może wydać, w drodze decyzji, 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 Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, dyrektor urzędu	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				morskiego właściwy dla portu przeznaczenia wydaje, w drodze decyzji, zakaz wejścia do portu temu statkowi do czasu wykazania posiadania dokumentu zgodności FuelEU. 6. W przypadku stwierdzenia przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu 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.” 14) w art. 36aa: b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu: „7. Jeżeli armator statku, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805, nie posiada ważnego dokumentu zgodności FuelEU, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”; 16) po art. 37c dodaje się art. 37d w brzmieniu: „Art. 37d. Jeżeli armator statku, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805:	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				1) nie monitoruje lub nie raportuje 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 rozporządzenia 2023/1805, w sposób określony w art. 15 ust. 2 tego rozporządzenia, 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 i art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, 5) wbrew art. 15 ust. 2 i art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805 przedstawia zawyżone lub zaniżone, niekompletne, zniekształcone lub błędne dane lub obliczenia skutkujące	
--	--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				niezgodnością z tym rozporządzeniem – podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR za każde naruszenie w przypadku statku, którego dane lub dokumenty dotyczą.”	
art. 26	Art. 26. 1. Przedsiębiorstwa mają prawo złożyć wniosek o dokonanie przeglądu obliczeń i pomiarów przekazanych im przez weryfikatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym przeglądu odmowy wystawienia dokumentu zgodności FuelEU na podstawie art. 22 ust. 1. Wniosek o dokonanie przeglądu składa się do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym weryfikator jest akredytowany, w terminie miesiąca od powiadomienia przez weryfikatora o wyniku obliczeń lub pomiaru. 2. Decyzje podjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy państwa członkowskiego podlegają kontroli sądu państwa członkowskiego tego właściwego organu.	TAK	art. 1 pkt 9 (w zakresie dodawanego art. 14c w ustawie zmienianej) projektu	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: 9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu: „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 lub pomiarów, o którym mowa w art. 26 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, do właściwego dyrektora urzędu morskiego. 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;	Zapewnienie możliwości złożenia odwołania przez armatora w zakresie obliczeń i pomiarów wykonanych przez weryfikatora.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				2) dane statku, którego dotyczy wniosek: a) nazwę statku, b) numer IMO, c) nazwę weryfikatora; 3) okres sprawozdawczy, którego dotyczy wniosek; 4) wskazanie obliczeń lub pomiarów, o których przegład wnioskuje armator wraz z uzasadnieniem. 3. Rozpatrując wniosek, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskigo może wystąpić do Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami o wydanie opinii w przedmiocie spójności danych zawartych w sprawozdaniu FuelEU, o którym mowa w art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, oraz obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 ust. 4 lit. a, b, d lub e rozporządzenia 2023/1805, w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach tego rozporządzenia oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2027 z dnia 26 lipca 2024 r. w sprawie działań weryfikacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 2024/2027 z 29.07.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem 2024/2027”. 4. We wniosku o wydanie opinii, o której mowa w ust. 3, właściwy dyrektor urzędu morskiego określa zakres zagadnień będących przedmiotem opiniowania. 5. Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami wydaje opinię w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie zgodnie z ust. 3. Do opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami nie stosuje się art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691). 6. Niewydanie przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami opinii w terminie, o którym mowa w ust. 5, uważa się za brak zastrzeżeń do oceny weryfikacyjnej i obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 rozporządzenia	
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				2023/1805. 7. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego stwierdza, w drodze decyzji, konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora albo brak takiej potrzeby. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu. 8. W przypadku gdy po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego stwierdza konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora, weryfikator jest obowiązany do przeprowadzenia ponownych obliczeń lub pomiarów i zaktualizowania informacji w bazie danych FuelEU w terminie 14 dni od dnia otrzymania decyzji od właściwego dyrektora urzędu morskiego. 9. W przypadku gdy dla armatora składającego wniosek, o którym mowa w ust. 1, państwem administrującym nie jest Rzeczpospolita Polska, właściwy dyrektor urzędu morskiego informuje o decyzji stwierdzającej konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora, o	
--	--	--	--	---	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				której mowa w ust. 7, właściwy organ państwa administrującego. 10. W przypadku, o którym mowa w ust. 8, decyzję stwierdzającą konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora właściwy dyrektor urzędu morskigo przekazuje do Polskiego Centrum Akredytacji wraz z wnioskiem o uwzględnienie informacji o tej decyzji w ramach swoich działań nadzorczych nad weryfikatorami.”	
art. 27	Art. 27. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia (zwany dalej „właściwym organem”) i przekazują Komisji ich nazwy i dane kontaktowe. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz właściwych organów.	NIE	-	-	W projekcie ustawy wskazuje się dyrektorów urzędów morskich, Polskie Centrum Akredytacji oraz Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami jako organy / instytucje właściwe do wykonywania określonych zadań wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

art. 28	Art. 28. 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 4, art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 6, art. 14 ust. 5 i art. 23 ust. 10, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 12 października 2023 r. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 4, art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 6, art. 14 ust. 5 i art. 23 ust. 10, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 4, art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 6, art. 14 ust. 5 i art. 23 ust. 10 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.
---------	--	-----	---	---	---

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.				
art. 29	Art. 29. 1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.
art. 30	Art. 30. 1. Do 23 września 2024 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie analizujące wzajemne oddziaływanie między przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2015/757 lub innych sektorowych aktów prawnych oraz ewentualne powielanie się tych przepisów. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu towarzyszyć może wniosek ustawodawczy. 2. Do 31 grudnia 2027 r., a następnie co pięć lat, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników oceny dotyczącej	NIE	-	-	Brak konieczności wyznaczenia organów właściwych w zakresie niniejszego artykułu.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	funkcjonowania niniejszego rozporządzenia, w tym ewentualnych skutków zakłóceń na rynku stosowania praktyk unikowych w wyborze portów; rozwoju technologii bezemisyjnych w transporcie morskim oraz ich rynku, a także rozwoju technologii i rynku paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, i w zakresie zasilania energią elektryczną z lądu, w tym na kotwiczowisku, wykorzystania dochodów uzyskanych z kar FuelEU oraz wpływu niniejszego rozporządzenia na konkurencyjność sektora morskiego w Unii. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględnia między innymi: a) zakres przedmiotowy i geograficzny niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do obniżenia progu pojemności brutto, o którym mowa w art. 2 ust. 1, lub zwiększenia udziału energii zużywanej przez statki podczas rejsów do i z państw trzecich, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. d); b) limit, o którym mowa w art. 4 ust. 2, z myślą o osiągnięciu celów określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119; c) typy i wielkości statków, do których stosuje się art. 6 ust. 1, oraz rozszerzenia obowiązków, o których mowa w art. 6 ust. 1, na statki na kotwiczowisku; d) deklarację, o której mowa w art. 6 ust. 5; e) zliczanie energii elektrycznej dostarczanej za pośrednictwem zasilania energią elektryczną z lądu w załączniku I oraz współczynnika emisji WtT związanego z tą energią elektryczną, określonego w załączniku II; f) możliwości uwzględnienia w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia				
--	---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	specjalnych mechanizmów dotyczących najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych o znacznym potencjale obniżenia emisji w celu stworzenia jasnych i przewidywalnych ram prawnych oraz zachęcenia do rozwoju rynku i wdrażania takich technologii paliwowych; g) obliczanie salda zgodności dla statków zwracających się o wyłączenie dodatkowej energii zużytej w związku z żeglugą w warunkach lodowych określonych w załącznikach IV i V oraz ewentualnego przedłużenia ważności tych przepisów na okres po 31 grudnia 2034 r.; h) możliwości uwzględnienia energii pochodzącej z wiatru przy obliczaniu intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, określonej w załączniku I, pod warunkiem dostępności weryfikowalnej metody monitorowania i rozliczania energii napędowej wiatru; i) możliwości włączenia nowych technologii redukcji emisji gazów cieplarnianych, takich jak wychwytywanie dwutlenku węgla na statku, do obliczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oraz salda zgodności, określonych odpowiednio w załącznikach I i IV, pod warunkiem dostępności weryfikowalnej metody monitorowania i rozliczania wychwyconego dwutlenku węgla; j) możliwości włączenia do niniejszego rozporządzenia dodatkowych elementów, w szczególności emisji sadzy;				
--	---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	k) potrzebę wprowadzenia środków mających na celu przeciwdziałanie próbom obejścia przez przedsiębiorstwa wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. W stosownych przypadkach Komisja rozważa, czy sprawozdaniu temu towarzyszyć ma wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia. 3. Komisja włącza do sprawozdania, o którym mowa w ust. 2, ocenę społecznych skutków niniejszego rozporządzenia w sektorze morskim, w tym w odniesieniu do jego siły roboczej. 4. Przy przygotowywaniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 2, Komisja rozważa, w jakim stopniu wdrożenie niniejszego rozporządzenia spełniło jego cele oraz w jakim stopniu wpłynęło ono na konkurencyjność sektora morskiego. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględnia również wzajemne oddziaływanie niniejszego rozporządzenia z innymi odpowiednimi aktami prawnymi Unii i wskazuje przepisy, które można zaktualizować i uprościć, a także opisać działania i środki, które zostały lub mogłyby zostać podjęte w celu zmniejszenia całkowitej presji kosztowej na sektor morski. W ramach przeprowadzonej przez Komisję analizy skuteczności niniejszego rozporządzenia sprawozdanie zawiera również ocenę obciążeń, jakie niniejsze rozporządzenie nakłada na przedsiębiorstwa. W stosownych przypadkach Komisja rozważa, czy należy dołączyć do tego sprawozdania wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia w świetle				
--	---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	wniosków sprawozdania, o którym mowa w akapicie pierwszym. 5. W przypadku przyjęcia przez IMO globalnej normy paliwowej dotyczącej gazów cieplarnianych lub globalnych limitów intensywności emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do zużycia energii na statkach Komisja niezwłocznie przedstawia sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W tym sprawozdaniu Komisja analizuje ten globalny środek pod kątem jego ambicji w świetle celów porozumienia paryskiego i jego ogólnej integralności środowiskowej. Bada również wszelkie kwestie związane z możliwym powiązaniem lub dostosowaniem niniejszego rozporządzenia do tego środka, w tym potrzebę unikania dwukrotnego regulowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego na szczeblu unijnym i międzynarodowym. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu może towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia, spójny z unijnymi zobowiązaniami w zakresie emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce, mający na celu zachowanie integralności środowiskowej i skuteczności działania Unii w dziedzinie klimatu. 6. Komisja monitoruje wdrażanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do transportu morskiego, w szczególności w celu wykrywania zachowań omijających, aby zapobiec takim zachowaniom na wczesnym etapie, w tym w odniesieniu do regionów najbardziej oddalonych.				
--	---	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	Wyniki monitorowania uwzględnia się w sporządzanym co dwa lata sprawozdaniu, o którym mowa w art. 3gg ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE.				
art. 31	Art. 31. Do wykazu zawartego w załączniku IV do dyrektywy 2009/16/WE dodaje się punkt w brzmieniu: „51. Dokument zgodności FuelEU wystawiony zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/ 1805 (*)”.	TAK	Wymaga zmiany Załącznik 2 (certyfikaty i dokumenty podlegające inspekcji) <i>rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 20 grudnia 2019 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz.U. z 2020 r. poz. 90 oraz z 2025 r. poz. 1725).</i>	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 grudnia 2025 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa portu (poz. 1725). Na podstawie art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883 i 1535) zarządza się, co następuje: § 1. W załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 20 grudnia 2019 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2020 r. poz. 90 oraz z 2025 r. poz. 1725) dodaje się pkt 83 w brzmieniu: „83) Dokument zgodności FuelEU wydawany zgodnie z rozporządzeniem 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 (FuelEU document of compliance issued in	Dodanie nowego punktu 83 dot. dokumentu zgodności FuelEU w załączniku 2 w celu uwzględnienia sprawdzenia tego dokumentu w trakcie inspekcji statku.

TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

				accordance with Regulation (EU) 2023/1805 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC).”. § 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2026 r.	
art. 32	Art. 32. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od 1 stycznia 2025 r., z wyjątkiem art. 8 i 9, które stosuje się od 31 sierpnia 2024 r.	NIE	-	-	Niniejszy artykuł dotyczy informacji na temat wejścia w życie rozporządzenia.

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

1.	TYTUŁ ROZPORZĄDZENIA	
	<i>Rozporządzenie 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), zwane dalej „rozporządzeniem FuelEU Maritime”</i>	
2.	INSTYTUCJA ODPOWIEDZIALNA ZA WDROŻENIE ROZPORZĄDZENIA	
	Ministerstwo Infrastruktury	
3.	AKT PRAWNY, NA MOCY KTÓREGO WDRAŻANE SĄ PRZEPISY ROZPORZĄDZENIA	
	Projekt ustawy z dnia ... 2026 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw	
JEDN . RED	TREŚĆ PRZEPISU PROJEKTU USTAWY WYKRACZAJĄCY POZA IMPLEMENTACJĘ PRAWA UE	UZASADNIENIE WPROWADZENIA
		Projekt ustawy uzyskał wpis do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UC61. Podstawowym celem projektu ustawy jest zharmonizowanie przepisów prawa krajowego z prawem UE i wyraźne wskazanie w prawie krajowym kompetencji poszczególnych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie obowiązków nałożonych przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime. Szczegółowe uzasadnienie dla poszczególnych jednostek redakcyjnych znajduje się w uzasadnieniu oraz w Ocenie Skutków Regulacji do projektu ustawy.
art. 1 pkt 1	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 wyrazy „sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie” zastępuje się wyrazami „sporządzonej w Londynie dnia 13 lutego 2004 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 1800, z 2022 r. poz. 677 oraz z 2025 r. poz. 761)”;	Zmiana o charakterze porządkującym – dodanie publikatora.

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

art. 1 pkt 2 lit. d	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 oraz z 2026 r. poz. 176), z wyłączeniem przystani plażowej w rozumieniu art. 2 pkt 2a tej ustawy;”;	Zmiana mająca na celu usunięcie nadregulacji i wyłączenie przystani plażowych z obowiązku spełniania wymagań 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 07.06.2019, str. 116, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą PRF”.
art. 1 pkt 4	4) w art. 7 w ust. 5a po wyrazach „art. 8 ust. 1” dodaje się wyrazy „lub art. 8a ust. 1”;	Zmiana porządkująca w związku ze zmianą ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883, z późn. zm.) wprowadzoną przepisami ustawy z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 261).
art. 1 pkt 5	5) w art. 8a w ust. 3 w pkt 1 po wyrazach „THETIS-EU” dodaje się wyrazy „oraz THETIS-MRV”;	Zmiana wynikowa w związku z potrzebą wyróżnienia poszczególnych modułów bazy THETIS przeznaczonych dla realizacji różnych zadań z zakresu inspekcji morskich, realizowanych przez różnych użytkowników.
art. 1 pkt 6	6) 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 morską albo upoważnionego przez niego odbiorcę odpadów ze statków.”; b) w ust. 9 skreśla się wyrazy „w trybie kontroli, o której mowa w art. 26 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków”; 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	Zmiana mająca na celu usunięcie problemów zidentyfikowanych w praktyce stosowania przepisów wdrażających przepisy dyrektywy PRF oraz podczas wizyty kontrolnej EMSA.

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	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 których 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 których terenie są zdawane odpady ze statków, że: a) posiada on odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków, b) 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 lub umowach, o których mowa w pkt 1;”, – dodaje się pkt 4 w brzmieniu: „4) kopię ustalonego harmonogramu podróży z częstymi i regularnymi zawinięciami statku do portów lub przystani morskich, w których ubiega się o zwolnienie.”, g) ust. 25 otrzymuje 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 o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.”;	
art. 1 pkt 8	8) w art. 13e: a) w ust. 3: – w zdaniu pierwszym po wyrazach „numer telefonu” dodaje się wyraz „służbowego”, – zdanie drugie otrzymuje brzmienie:	Zmiana o charakterze aktualizującym, tj. usunięcie nieaktualnego odwołania oraz uwzględnienie aktualnego stanu prawnego, który przewiduje, że wszystkie zgłoszenia rejestracyjne są zapisywane i potwierdzane elektronicznie na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (PUESC).

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	„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, 340, 1813 i 1881).”, 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 ilości paliwa wyrażonej w tonach i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach i przystaniach morskich, z uwzględnieniem zawartości siarki i kodów CN.”, c) w ust. 8 pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) numery telefonów służbowych dostawców;”;	W art. 13e w ust. 5 UZZM doprecyzowano, że dane dotyczące ilości paliwa w sprawozdaniu kwartalnym muszą być wyrażone w tonach celem ujednolicenia formalności sprawozdawczych. Dodatkowo w art. 13e ust. 3 w zdaniu pierwszym wprowadzono zmianę w zakresie danych kontaktowych zgłaszającego przez dookreślenie wymogu wskazania służbowych środków komunikacji osoby fizycznej, zamiast prywatnych – w konsekwencji zmienia się brzmienie art. 13e ust. 8 pkt 4 UZZM.
art. 1 pkt 12	12) w art. 35 w ust. 1 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 572)”;	Zamiana o charakterze porządkującym, niemerytoryczna.
art. 1 pkt 13	13) w art. 36a uchyla się pkt 11;	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 urzędów odbiorczych i nieinformowanie portu o odpadach znajdujących się na statku.
art. 1 pkt 14 lit. a	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,”;	Aktualizacja polegająca na zastąpieniu sformułowania „CO ₂ ,” sformułowaniem „gaz cieplarniany”, co odzwierciedla zmiany wprowadzone do rozporządzenia 2015/757 rozporządzeniem 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).
art. 1 pkt 15	15) w art. 37 uchyla się pkt 23;	Kary pieniężne, którym podlega kapitan statku za naruszenie przepisów w zakresie zdawania odpadów do portowych urzędów 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.

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

		o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków jest zbędne.
art. 1 pkt 17	w art. 38 w ust. 1 i 2 wyrazy „art. 36–37c” zastępuje się wyrazami „art. 36–37d”;	Korekta odniesienia w związku ze zmianami w POŚ.
art. 1 pkt 18	18) w tytule rozdziału 8 po wyrazie „obowiązujących” dodaje się wyrazy „, przepisy epizodyczne”;	Zmienia się tytuł rozdziału 8 UZZM z uwagi na fakt, że przewidziane zostały 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 morską Rzeczypospolitej Polskiej może podjąć tylko od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.
art. 3	Art. 3. 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 – 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, z uwzględnieniem art. 18a;”; 2) w art. 7 po ust. 1 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 odpadów ze statków lub gospodarowania tymi odpadami 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	Zmiany mające na celu usunięcie problemów zidentyfikowanych w praktyce stosowania przepisów wdrażających przepisy dyrektywy PRF oraz podczas wizyty kontrolnej EMSA.

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

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 w celu 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 je właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w celu 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 określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.”; 6) po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu: „Art. 18a. Przepisy art. 13–17 stosuje się odpowiednio do przystani plażowej w rozumieniu art. 2 pkt 2a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.”; 7) w art. 20 w ust. 6 w pkt 1 skreśla się wyrazy „wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej”; 8) w art. 26 po ust. 1 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.	
--	--

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC61)

	1b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej albo właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza każdorazowo kontrolę w przypadku uzyskania informacji o nieprawidłowościach związanych z przestrzeganiem i stosowaniem przepisów ustawy.”; 9) w art. 30 w ust. 1 w pkt 11 na końcu dodaje się przecinek i pkt 12 w brzmieniu: „12) nie zapewnia przeszkolenia pracowników w zakresie, o którym mowa w art. 8”.	
art. 4	Art. 4. 1. 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) 2026 r. – 0,064 mln zł; 2) 2027 r. – 0,066 mln zł; 3) 2028 r. – 0,067 mln zł; 4) 2029 r. – 0,069 mln zł; 5) 2030 r. – 0,071 mln zł; 6) 2031 r. – 0,073 mln zł; 7) 2032 r. – 0,074 mln zł; 8) 2033 r. – 0,076 mln zł; 9) 2034 r. – 0,078 mln zł; 10) 2035 r. – 0,080 mln zł. 2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczeniem przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na obniżeniu kosztów nowo powstałych stanowisk pracy. 3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki.	Określenie reguły wydatkowej w związku z wymogami przepisów krajowych.
art. 5	Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2030 r.	Przepisy dotyczące <i>vacatio legis</i> w związku z wymogami przepisów techniki prawodawczej