

MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I  
GOSPODARKI MORSKIEJ

Departament Transportu Morskiego i  
Bezpieczeństwa Żeglugi

GT-2ap-020/7/2013/  
E:109881/13

Szanowni Państwo,

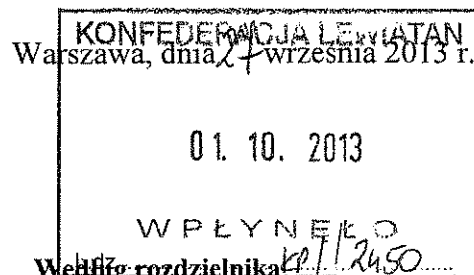
Stosownie do postanowień uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) oraz zgodnie z art. 19<sup>1</sup> ustawy o związkach zawodowych i art. 16<sup>1</sup> ustawy o organizacjach pracodawców, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, przesyła w załączeniu w ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, który stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) - **z uprzejmą prośbą o opinię.**

Przepisy projektu rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1, z późn. zm.).

Uwagi i komentarze prosimy przysyłać również w formie elektronicznej na adresy:  
[aprzybylski@transport.gov.pl](mailto:aprzybylski@transport.gov.pl); [azaplatka@transport.gov.pl](mailto:azaplatka@transport.gov.pl)

**Rozdzielnik:**

- NSZZ „Solidarność”;
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych OPZZ
- Forum Związków Zawodowych;
- Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
- Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- Związek Rzemiosła Polskiego;
- Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Kontraktowych;
- Związek Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich;
- Związek Armatorów Polskich;
- Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
- Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
- Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu;
- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej.



do: J. Czerwinski, P. Wierzbicki  
P. J. Szymanski

Z poważaniem,

ALIKSA SZYBOWSKA  
Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**  
z dnia ..... 2013 r.

**w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) zarządza się, co następuje:

**§ 1. 1.** Na statku podnoszącym polską banderę zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO<sub>x</sub>) określonych w załączniku VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu 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. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”, z zastrzeżeniem wyjątków w nim określonych, nie może przekraczać:

- 1) 3,50 % m/m;
- 2) 0,50 % m/m od dnia 1 stycznia 2020 r.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do paliw dostarczanych na statki stosujące metody redukcji emisji działające w systemach zamkniętych.

3. Na statku podnoszącym polską banderę zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO<sub>x</sub>) określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL oraz na statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portów Unii , nie może przekraczać:

- 1) 1,00 % m/m do dnia 31 grudnia 2014 r.;
- 2) 0,10 % m/m od dnia 1 stycznia 2015 r.

**§ 2.** Zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich znajdujących się w całości w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO<sub>x</sub>), określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, nie może przekraczać:

- 1) 1,00 % m/m do dnia 31 grudnia 2014 r.;
- 2) 0,10 % m/m od dnia 1 stycznia 2015 r.

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1, z późn. zm.).

§ 3. 1. Zawartość siarki w oleju żeglugowym typu diesel (Marine Diesel Oil - MDO) oznaczającym paliwo żeglugowe, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresach lepkości oraz gęstości zdefiniowanych dla klas DMB w tabeli I ISO 8217, wprowadzanym do obrotu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej nie może przekraczać 1,00 % m/m.

2. Zawartość siarki w oleju napędowym żeglugowym (Marine Gas Oil - MGO) oznaczającym paliwo żeglugowe, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresach lepkości oraz gęstości zdefiniowanych dla klas DMX, DMA i DMZ w tabeli I ISO 8217, używanym oraz wprowadzanym do obrotu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej nie może przekraczać 0,10 % m/m.

§ 4. 1. Na statku podnoszącym polską banderę cumującym w porcie państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej oraz na wszystkich statkach cumujących w polskich obszarach morskich zawartość siarki w używanym paliwie żeglugowym nie może przekraczać 0,10 % m/m. Natychmiast, po przybyciu na miejsce cumowania oraz przed wypłynięciem z portu, po uzyskaniu zgody na opuszczenie portu, załogi statków zobowiązane są do wykonania niezbędnych operacji wymiany paliwa.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do:

- 1) statków, które zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów cumują krócej niż dwie godziny;
- 2) statków, które podczas cumowania w porcie wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z nabrzeża.

§ 5. Zawartość siarki w dostarczonym paliwie żeglugowym oznacza się w sposób określony w Polskich Normach. Sposób oznaczania zawartości siarki określa norma PN-EN ISO 8754 – „Ropa naftowa i produkty podobne. Oznaczanie zawartości siarki. Metoda spektrometrii fluorescencji rentgenowskiej z dyspersją energii”.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>3)</sup>.

**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

---

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. Nr 58, poz.477 oraz Dz. U z 2011 r. Nr 9, poz.43).

## UZASADNIENIE

Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) zwanej dalej „ustawą”, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki, został zobowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. Nr 58, poz. 477) zmienionym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 9, poz. 43), zwanym dalej „rozporządzeniem”, określone zostały poziomy zawartości siarki w paliwach żeglugowych używanych odpowiednio poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO<sub>x</sub>), jak i w granicach tych obszarów.

Wyżej wymienione regulacje wynikały z konieczności implementacji przepisów:

- Załącznika VI do 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. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”,
- dyrektywy 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 191 z 22.7.2005, str. 59, z późn. zm.).

Powyższe akty prawne w różnych zakresach i terminach ustanawiały ograniczenia zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Obecny projekt rozporządzenia obejmuje regulacje maksymalnego dopuszczalnego poziomu zawartości siarki w paliwach żeglugowych wynikające z:

- zmienionego Rezolucją MEPC.176(58) z dnia 10 października 2008 r. Załącznika VI do 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. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL” oraz,

- dyrektywy 2012/33/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1, z późn. zm.).

Zmieniony Załącznik VI do konwencji MARPOL wprowadza między innymi bardziej rygorystycznie określone wartości dopuszczalne w odniesieniu do zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym w obszarach SECA (1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. oraz 0,10 % od dnia 1 stycznia 2015 r.), a także w obszarach morskich poza obszarami SECA (3,50 % od dnia 1 stycznia 2012 r. oraz, w zasadzie, 0,50 % od dnia 1 stycznia 2020 r.).

W celu zapewnienia spójności z przepisami prawa międzynarodowego, a także w celu zabezpieczenia odpowiedniego egzekwowania nowych, globalnych norm dotyczących zawartości siarki w Unii Europejskiej, przepisy dyrektywy 1999/32/WE zostały dostosowane do postanowień zmienionego Załącznika VI do konwencji MARPOL. Aby zapewnić minimalną jakość paliwa stosowanego na statkach w zakresie zgodności paliwa lub technologii, nie powinno być dozwolone stosowanie na terytorium Unii Europejskiej paliwa żeglugowego, którego zawartość siarki przekracza ogólną normę wynoszącą 3,50 % na jednostkę masy, za wyjątkiem paliw dostarczanych na statki stosujące metody redukcji emisji działające w systemach zamkniętych.

Projektowane rozporządzenie wprowadza ograniczenia zawartości siarki w paliwach żeglugowych w wysokości:

- 3,5% od dnia 1 stycznia 2012 r. i 0,50% od dnia 1 stycznia 2020 r. - dla polskich statków poruszających się poza obszarami kontroli emisji związków siarki,
- 1,0% do dnia 31 grudnia 2014 r. i 0,10% od dnia 1 stycznia 2015 r. - dla polskich statków poruszających się w obszarach kontroli emisji związków siarki oraz dla wszystkich statków przebywających w polskich obszarach morskich, które w całości znajdują się w obszarach kontroli emisji związków siarki.

Niniejsze wymagania mają zastosowanie do wszystkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Unią Europejską.

Przyjęte wartości siarki w paliwie żeglugowym są zgodne z wiążącymi Rzeczpospolitą Polską umowami międzynarodowymi, a w szczególności z Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL, oraz z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia wskazując dopuszczalną zawartość siarki w paliwie żeglugowym, określa jednocześnie te same wartości dla paliwa używanego na statkach polskiej bandery oraz przebywających w polskich obszarach morskich.

Wynika to z treści art. 13c ustawy, który stanowi, że „zabrania się na statkach (...) używania paliwa niespełniającego wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3.”.

Późniejsze terminy wejścia w życie ograniczeń zawartości siarki określone w projekcie rozporządzenia są zgodne z terminami określonymi w zmienionym Rezolucją **MEPC.176(58)** prawidło 14 Załącznika VI do Konwencji MARPOL oraz w dyrektywie 2012/33/UE.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie wprowadza identyczne wymagania zawartości siarki w paliwie żeglugowym jak określone w przepisach Unii Europejskiej. Jednak, art. 4a dyrektywy 1999/32/WE zmienionej dyrektywą 2012/33/UE wskazuje, że „Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SO<sub>x</sub>, nie stosowano paliw żeglugowych, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza: a) 1,00 % na jednostkę masy do dnia 31 grudnia 2014 r.; b) 0,10 % na jednostkę masy od dnia 1 stycznia 2015 r. Przepis ten wyraźnie wskazuje limit jakiego zawartość siarki w paliwie przekroczyć nie może, natomiast w żadnym punkcie tego przepisu, jak i w innych przepisach dyrektywa 2012/33/UE nie zabrania państwom członkowskim zaostrzania przepisów w tym względzie. Ponadto, w art. 4a ust. 5b pkt 7 dyrektywy 2012/33/UE zawarto stanowczą wskazówkę, że „Państwa członkowskie zapewniają, aby oleje żeglugowe typu diesel nie były wprowadzane do obrotu na ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tych olejach przekracza 1,50 % na jednostkę masy.” W następnym art. 4b dyrektywa 2012/33/UE wyraźnie wskazuje tendencję do podejmowania kroków w celu zmniejszania zawartości siarki w stosowanych paliwach żeglugowych, jak i wprowadzanych na rynek olejach napędowych żeglugowych do 0,1 %. W związku z powyższym, zdaniem Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi prawo międzynarodowe, jak i prawo UE w powyższych kwestiach odznacza się podobną tendencją zmierzającą do zaostrzenia wymagań co do zawartości siarki w paliwach żeglugowych. W związku z powyższym, oraz mając jednocześnie na względzie realizację polityki ochrony środowiska określoną przez instytucje międzynarodowe, których Rzeczpospolita jest aktywną stroną, nie ma przeciwwskazań do zastosowania limitów określonych w zmienionym Załączniku VI do Konwencji MARPOL oraz w zmienionej dyrektywą 2012/33/UE dyrektywie 1999/32/WE.

Nie ma konieczności zamieszczania w rozporządzeniu przepisów przejściowych. Regulacje w nim zawarte wchodzi w życie *po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia*. Daty wejścia w życie nowych wymogów dotyczących paliw określone są w projekcie rozporządzenia.

Ponadto, na etapie prac nad zmianą Załącznika VI oraz zmianą przepisów dyrektywy 2012/33/UE do Konwencji MARPOL w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) propozycje zmian były konsultowane z całym środowiskiem żeglugowym (armatorzy, dostawcy paliw, porty, administracja morska itp.) w ramach krajowych sekcji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO.

Zatem, ponieważ sektor żeglugowy był powiadomiony o nowych wymaganiach znacznie wcześniej, dodatkowy czas na dostosowanie nie jest konieczny.

Projekt rozporządzenia nie zawiera norm technicznych podlegających procedurze notyfikacji, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z

dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), rozporządzenie z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych zostało udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Stosownie do art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa z chwilą udostępnienia rozporządzenia w Biuletynie Informacji Publicznej żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową ([bip.msw.gov.pl](http://bip.msw.gov.pl)) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

## Ocena Skutków Regulacji (OSR)

### 1. Cel regulacji

Projekt rozporządzenia ma na celu wdrożenie do krajowego porządku prawnego wymagań określonych w prawie międzynarodowym przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE, w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

### 2. Podmioty na które oddziałuje regulacja

Regulacja oddziałuje na: armatorów statków podnoszących polską banderę oraz przebywających na polskich obszarach morskich, dostawców paliw, oraz zarządy portów morskich, a także na podmioty gospodarcze funkcjonujące w szeroko rozumianym obszarze transportu morskiego, jak również na administrację morską.

### 3. Konsultacje i wyniki przeprowadzonych konsultacji

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom z:

- urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku,
- instytucjami: Polskim Rejestrem Statków, Krajową Izbą Gospodarki Morskiej,
- organizacjami pracodawców: Polską Żeglugą Morską, Polskim Koncernem Naftowym ORLEN S.A., H. Cegielski – Poznań S.A., Ship - Service S.A. Grupa Orlen, Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- związkami zawodowymi: Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Oficerów i Marynarzy, Federacją Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych OPZZ, Związkiem Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich, Związkiem Armatorów Polskich, Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Polskim Związkiem Pracodawców.

Do rozporządzenia zostały zgłoszone uwagi, które wymagały zmian i uszczegółowienia przepisów.....

### 4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie regulacji nie będzie miało niewielki wpływu na dochody i wydatki sektora finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Obecnie, trudno jest oszacować wpływ regulacji na wielkość poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych (m.in. Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) czy urzędów morskich) związanych z koniecznością zakupu paliw dla posiadanych przez te podmioty jednostek pływających. Ewentualny wzrost wydatków na ten cel, jednostki te pokryją w ramach własnych budżetów.

### 5. Wpływ regulacji na rynek pracy



Wejście w życie projektu ustawy nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Pośrednio, wzrost cen paliw żeglugowych, może się przyczynić do konieczności zawieszenia niektórych połączeń żeglugowych, a przez to utratę miejsc pracy.

## **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Zmieniony Załącznik VI konwencji MARPOL wprowadza między innymi bardziej rygorystyczne wymogi w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w obszarach SECA (1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. oraz 0,10 % od dnia 1 stycznia 2015 r.), a także na obszarach morskich poza obszarami SECA (3,5 % od dnia 1 stycznia 2012 r. oraz, zasadniczo, 0,50 % od dnia 1 stycznia 2020 r.).

Większość państw członkowskich, w tym Polska, była zobowiązana do wprowadzenia wymagania, zgodnie z którym na obszarach SECA statki mogą korzystać z paliwa o maksymalnej zawartości siarki w wysokości 1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. Wymóg ten został wprowadzony we wskazanym terminie we wszystkich państwach, będących stronami Załącznika VI konwencji MARPOL. Zmiana ta ma na celu prawne usankcjonowanie stanu obecnego (obecnie w dyrektywie 2005/33/WE limit ten pozostał w stanie sprzed zmiany Załącznika VI MARPOL, czyli 1,5%).

Największe kontrowersje wiążą się z wprowadzeniem limitu zawartości siarki we wszystkich paliwach żeglugowych, używanych w granicach obszarów SECA, w wysokości 0,1% od 1 stycznia 2015 r.

Komisja Europejska zapewnia, że między innymi w oparciu o sprawozdania państw członkowskich, będzie ściśle monitorowała wpływ przedmiotowej regulacji dotyczącej nowych norm paliwa żeglugowego, w szczególności w odniesieniu do ryzyka tzw. przejścia modalnego (ang. modal shift), czyli przeniesienia ładunków z transportu morskiego na transport drogowy i kolejowy.

Włączenie międzynarodowych norm (Załącznik VI konwencji MARPOL) dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych do prawa Unii Europejskiej wzmocni ich skuteczność, ponieważ będą one monitorowane i wdrażane w ramach systemu Unii Europejskiej, zapewniającego wyższy stopień kontroli.

Wzmocnienie systemu monitorowania i egzekwowania prawa Unii Europejskiej jest szczególnie istotne z uwagi na fakt, że wprowadzenie znacznie bardziej rygorystycznych norm dotyczących paliwa i powstanie powiązanych z nimi kosztów może stanowić dodatkową zachętę do ich obchodzenia.

Wprowadzenie ostrzejszych wymogów w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym wiązać się będzie ze zmianą struktury podaży i popytu na poszczególne rodzaje paliw. Zwiększone zapotrzebowanie na paliwa niskosiarkowe, które co do zasady są paliwami droższymi od paliw o dużej zawartości siarki, spowoduje podwyższenie kosztów związanych z uprawianiem żeglugi, co oznaczać będzie wzrost kosztów transportu morskiego. Alternatywnym rozwiązaniem do stosowania paliw niskosiarkowych będzie doposażenie statków w instalacje odsiarczające spaliny, lub zmianę sposobu napędu statków (np. wymiana silników na tzw.

dwupaliwowe, w którym można stosować zarówno LNG, jak i paliwa tradycyjne), co za sprawą wydatków inwestycyjnych, również spowoduje podwyższenie kosztu związanego z uprawianiem żeglugi. Istnieje prawdopodobieństwo, że w związku z podwyższeniem kosztów transportu morskiego, nastąpi obniżenie konkurencyjności niektórych jego segmentów, przede wszystkim względem transportu drogą lądową.

Dodatkowe koszty związane z weryfikacją jakości paliw żeglugowych stosowanych na statkach, w tym koszty poboru i analiz próbek paliw, będą znikome.

W opinii Związku Armatorów Polskich, paliwa o niższej zawartości siarki (0,1%) mają ograniczone właściwości smarne. W rezultacie ich stosowanie może zwiększyć ryzyko awarii i zagrażać bezpieczeństwu żeglugi. Jednakże w skali Unii Europejskiej, spodziewane jest, że całkowity koszt ekonomiczny związany ze zmianami wynikającymi z dyrektywy 2012/33/UE będzie znacznie niższy od kosztów generowanych w wyniku oddziaływania tlenku siarki w powietrzu na zdrowie ludzi, w tym kosztów leczenia.

Rynek paliw bunkrowych na świecie jest bardzo konkurencyjny. Praktycznie w każdym porcie świata statki mogą zaopatrzyć się w paliwo. Prowadzi to do stałego porównywania cen przez armatorów żeglugi międzynarodowej. Dzięki temu mogą wybrać najtańszy port w konkretnej podróży statku. Dlatego ceny paliw w różnych portach nieznacznie się różnią. W rejonie Północnej Europy najtaniej można kupić paliwa żeglugowe w St. Petersburgu (w Federacji Rosyjskiej wszystkie paliwa są generalnie najtańsze w Europie) oraz w Rotterdamie. Ceny w powyższym zakresie wynikają z tego, że jest to największy rynek w jednym porcie. Rotterdam jest największym portem ładunkowym Europy.

Polscy dostawcy muszą przede wszystkim konkurować z rejonem Cieśnin Duńskich, portami państw bałtyckich i Hamburgiem. Biorąc pod uwagę ograniczoną ilość produkowanych w Rzeczypospolitej Polskiej ciężkich olejów niskosiarkowych i konieczność ich importu, rentowność działalności bunkrowej w Rzeczypospolitej Polskiej jest mocno ograniczona. Stąd niewielka liczba funkcjonujących dostawców. Ogólnoświatowy kryzys gospodarczy szczególnie dotkliwie dotknął od 2008 r transport morski. Przewozy ładunków spadły o kilkadziesiąt procent na całym świecie. Dotknęło to także polskie porty, gdzie spadek przeladunków szacuje się na około 30 %. Jeden z największych dostawców paliwa żeglugowego w Rzeczypospolitej Polskiej - Spółka Ship-Service S.A. odczuł podobny spadek ilości zamawianych paliw żeglugowych.

Rynek paliwa bunkrowego w Rzeczypospolitej Polskiej to głównie dostawy paliw żeglugowych dla statków żeglugi międzynarodowej i portowej w głównych portach morskich: Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Policach.

Kilkanaście procent rynku stanowią też dostawy dla kutrów rybackich w małych portach: Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba, Władysławowo. Bunkier to także sprzedaż na potrzeby jednostek śródlądowych w portach rzecznych. Sprzedaż paliw bunkrowych w Rzeczypospolitej Polskiej zmienia się wraz z liczbą statków zawijających do naszych portów. Od wielu lat rośnie ona w tempie kilku procent rocznie.

Określenie dopuszczalnej zawartości siarki w paliwie spowoduje stosowanie na statkach paliw o niższej zawartości siarki niż w stosowanych dotychczas. Może to mieć także wpływ na wydatki sektora przedsiębiorstw. Stosowanie na statkach paliwa niskosiarkowego, a tym samym droższego, może mieć wpływ na wydatki ponoszone przez armatorów statków. Wzrost kosztów paliwa może wpłynąć na obniżenie opłacalności transportu morskiego.

Ograniczenia dotyczące emisji siarki ze spalania paliw statkowych wywołują poruszenie wśród armatorów i całej branży żeglugowej, spowodowane nie tylko obawami o wzrost kosztów paliwa, ale także koniecznością rozwiązania szeregu problemów technicznych na statku.

Ocena wpływu regulacji „siarkowych” na funkcjonowanie żeglugi na Bałtyku nie jest jednoznaczna. Skutki wprowadzenia nowych przepisów będą bowiem zależały w głównej mierze od:

- a) przyszłych cen pali statkowych,
- b) udziału kosztów paliwa w ogólnych kosztach eksploatacyjnych statku,
- c) długości trasy przewozu i dostępności alternatywnych połączeń.

Największe obawy dotyczą wpływu regulacji na ceny paliw statkowych. Paliwo niskosiarkowe MGO (*Marine Gas Oil*) wymaga nie tylko destylacji, ale i odsiarczania, co powoduje wzrost kosztów jego wytworzenia oraz podnosi cenę rynkową. Przyglądając się obecnym i historycznym różnicom w cenie poszczególnych paliw statkowych (np. między paliwem IFO a MGO) wyraźnie widać, że różnica ta nie jest stała i fluktuuje, podobnie jak zmienia się cena samych paliw. Ciężko jest oszacować, jak będzie się ona kształtowała w przyszłości, a jest to informacja konieczna do określenia przyszłej konkurencyjności żeglugi na Bałtyku.

W latach 2006-2008 różnica między ceną paliwa z 1,5% zawartością siarki a 0,1% oscylowała w granicach 73 do 85 %, między paliwem 1% S a 0,1% S od 51 do 62%. W długim okresie (lata 1990 – 2008) różnice cenowe między IFO 380 a MGO (0,1%S) wyniosły średnio 93% (minimalna 30%, a maksymalna 250%). Dla przykładu 1 sierpnia 2011 r. różnica cenowa między IFO 380 a paliwem 0,1%S wyniosła około 59,5%. Prognozuje się, że w 2015 r. różnica ta wyniesie 59,37%, a więc będzie zbliżona do tej, jaka ma miejsce obecnie. Podsumowując różne analizy i prognozy, cena MGO 0,1%S w 2015 r. będzie się wahała w granicach 600-1200 UDS/mt.

Wyrażane jest także zaniepokojenie dotyczące dostępności paliw niskosiarkowych i możliwościach rafinerii w zakresie ich produkcji, co potwierdzają sami przedstawiciele branży paliwowej. Pojawiają się także opinie odmienne, a mianowicie, że rosnące zapotrzebowanie na MGO spowoduje relatywny spadek jego ceny. Również, gdy w 2020 r. zacznie globalnie obowiązywać limit 0,5%S, koszty ponoszone przez rafinerie mogłyby zostać rozłożone na wszystkich armatorów (w postaci *fuel premium*), co zmniejszyłoby także różnicę cenową między tymi rodzajami paliwa.

Konsekwencją niepewności, co do przyszłych cen paliwa niskosiarkowego, są trudności z jednoznacznym określeniem wpływu wzrostu cen paliw na wysokość stawek frachtowych. Ponadto, nie jest przesądzone, w jakim stopniu armatorzy

przerzucą ten wzrost kosztów na klienta: czy w całości, czy też podejmą starania, aby choć w pewnej części go zaabsorbować, chcąc nadal zapewnić konkurencyjność świadczonych usług. Obecna praktyka stosowana przez niektórych armatorów to przeniesienie kosztów na klienta w postaci „dodatku siarkowego” (*low sulphur surcharge*).

Wspomniane trudności łączą się także z faktem różnego udziału kosztów paliwa w całkowitych kosztach eksploatacyjnych statku w poszczególnych rodzajach żeglugi. Najwyższy charakteryzuje żeglugę kontenerową, gdzie wynosi 47% - 54%, najniższy żeglugę ro-ro - 32% - 36% i promową – około 30%. Stąd też prognozy dla żeglugi kontenerowej są bardziej pesymistyczne i przewidują, że z powodu regulacji unijnych ucierpi ponad 10% połączeń kontenerowych, podczas gdy tylko 1% serwisów ro-ro.

Szacowany procentowy wzrost stawek frachtowych przy przejściu na paliwo niskosiarkowe, z uwzględnieniem rodzaju jednostki ładunkowej i/lub ładunku będzie wyższy na trasach średnich i długich, jednak - zdaniem ekspertów - większe spadki obrotów - nawet do 21% - odczują połączenia średniodystansowe (400-750km), podczas gdy dla serwisów długodystansowych przeciętnie przyjmuje się utratę ładunków na poziomie 14,5%, przy założeniu, że cena tony paliwa niskosiarkowego będzie się wahała w granicach 500 USD. Gdyby jednak przyjąć pesymistyczną wersję, a mianowicie, że jego cena osiąga poziom około 1000 USD/mt, te spadki mogą zbliżyć się nawet do poziomu 50%.

Niewiadome w postaci ceny paliwa niskosiarkowego i powiązanej z tym wysokości frachtu sprawiają, że nakreślenie obrazu transportu europejskiego po 2015 r. jest niezwykle trudne. Zdaniem praktyków i ośrodków badawczych, wzrost wysokości stawek frachtowych sprawi, że obecna konkurencyjność żeglugi bliskiego zasięgu w stosunku do transportu drogowego może zostać zakłócona, przyczyniając się do zmiany przepływów w łańcuchach logistycznych w związku z unikaniem strefy SECA, a tym samym do zmiany struktury gałęziowej na rynku europejskim.

Nie oznacza to jednak, że wszystkie połączenia żeglugowe zostaną w taki sam sposób dotknięte przez wprowadzenie nowych regulacji, gdyż działają one w odmiennym otoczeniu rynkowym. Analiza wyników badań przeprowadzonych przez różne ośrodki badawcze, pozwala na wysunięcie wniosku, że w dużej mierze zależność to będzie od obecnej konkurencyjności serwisów żeglugi bliskiego zasięgu w stosunku do drogowych i kolejowych połączeń alternatywnych. Ponadto, wiele serwisów promowych i ro-ro już teraz konkuruje z transportem drogowym. Te, które cechuje tylko nieznaczna przewaga konkurencyjna, prawdopodobnie, gdy zaczną obowiązywać nowe regulacje, ucierpią najbardziej, a nawet mogą ulec likwidacji.

Należy zauważyć, że dyrektywa 2012/33/UE dopuszcza przecież inne rozwiązania (tzw. alternatywne metody redukcji emisji), jak np. instalację skruberów, co może pozwolić na zaopatrywanie się w paliwo o wyższej zawartości siarki, ale niewątpliwie jest też sporym wydatkiem inwestycyjnym, którego nie muszą ponosić armatorzy, działający poza obszarem kontroli emisji siarki. Stąd też często wskazuje się na sprzeczność przepisów IMO z regułami wolnej konkurencji, ponieważ zmuszają one armatorów eksploatujących statki w strefach SECA do ponoszenia wyższych kosztów eksploatacyjnych.

## **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów**

Wprowadzenie obowiązku stosowania paliw żeglugowych o zawartości siarki 0,1% tylko w obszarach kontroli emisji (SECA - (Morze Północne, Morze Bałtyckie i Kanał La Manche), będzie skutkować znacznym wzrostem ceny paliw żeglugowych, przynajmniej w krótkim terminie, i może mieć negatywny wpływ na konkurencyjność, przede wszystkim żeglugi morskiej krótkiego zasięgu, w porównaniu z innymi środkami transportu (np. drogowym), a także na konkurencyjność pomiędzy regionami morskimi Unii Europejskiej objętymi SECA i znajdującymi się poza tym obszarem (m.in. Morze Śródziemne).