

MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
03. 10. 2013  
WERYFIKACJA  
L.dz. KP/2493

MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I  
GOSPODARKI MORSKIEJ

Warszawa, dnia 30 września 2013 r.

Departament Transportu Morskiego i  
Bezpieczeństwa Żeglugi

GT-2ap-020/9/2013/  
E:110731/13

*P. J. Jabionowska*

Według rozdzielnika

*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 ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki - z uprzejmą prośbą o opinie.

Przepisy ww. projektu ustawy wdrażają w zakresie swojej regulacji m.in. 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, w terminach określonych w aktach prawnych powołanych na wstępie niniejszego pisma, prosimy przesyłać również w formie elektronicznej na adresy: [aprzybylski@transport.gov.pl](mailto:aprzybylski@transport.gov.pl); [azaplatka@transport.gov.pl](mailto:azaplatka@transport.gov.pl)

Z poważaniem,

DYREKTOR  
Departamentu Transportu Morskiego  
i Bezpieczeństwa Żeglugi

*Wojciecha Jabionowska*

**Rozdzielnik:**

- NSZZ „Solidarność”;
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych OPZZ
- Forum Związków Zawodowych;
- Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
- Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Kontraktowych,
- Krajowa Sekcja Morska Marynarzy Zawodowych i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
- Polski Związek Żeglarski,
- Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
- Związek Armatorów Polskich,
- Polska Żegluga Bałtycka,
- Polska Żegluga Morska,
- Polskie Linie Oceaniczne,

- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- Zarząd Morskiego Portu Szczecin – Świnoujście S.A.,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- Krajowa Izba Gospodarcza,
- Lotos Partner Sp. z o.o.,
- Ship-Service S.A. Grupa Orlen,
- Pertocargo/OW Bunker Sp. z o.o.,
- Oktan Energy & V/L Service sp. z o.o.
- Związek Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich;
- Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
- Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
- Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu;
- Polski Rejestr Statków S.A.;
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR);

## USTAWA

z dnia .....

### **o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w pkt 1 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851), zwanej dalej „Konwencją AFS”;;

2) w art. 4 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) metoda redukcji emisji - oznacza każdy element instalacji, materiał lub każde urządzenie montowane na statku lub inną procedurę, alternatywne paliwo lub metodę zgodności, stosowane jako alternatywa dla niskosiarkowych paliw żeglugowych spełniających wymogi, które można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować, określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych.”;

3) w art. 6 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) dla statków objętych Konwencją AFS – w postanowieniach tej Konwencji;;

4) w art. 9 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) prowadzono na bieżąco wymagane zapisy olejowe lub ładunkowe oraz zapisy dotyczące operacji wymiany paliwa;;

5) art. 13c otrzymuje brzmienie:

„Art. 13c. 1. Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL, zabrania się na statkach podnoszących polską banderę oraz na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa niespełniającego wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i ust. 4.

2. Zezwala się na stosowanie metod redukcji emisji przez statki podnoszące polską banderę oraz statki pływające pod wszystkimi banderami podczas pobytu w polskich portach i w

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień : dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).

polskich obszarach morskich, jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych spełniających wymogi art. 13f ust. 3 i ust. 4, z zastrzeżeniem ust. 3 i ust. 5.

3. Statki stosujące metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 2, uzyskują w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równorzędną redukcji, którą uzyskiwano by dzięki stosowaniu paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w art.13f ust. 3 i ust. 4. Równoważne wartości emisji określa się zgodnie z załącznikiem 2 .

4. Statki przebywające w polskich portach mogą stosować rozwiązanie alternatywne w stosunku do redukcji emisji polegające na korzystaniu z lądowych systemów zasilania.

5. Metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 2, spełniają kryteria określone w instrumentach, o których mowa w załączniku 3.

6) art. 13d otrzymuje brzmienie:

„1. Dyrektor urzędu morskiego może udzielić armatorom statków zgody na przeprowadzenie na statkach podnoszących polską banderę oraz na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich testów metod redukcji emisji siarki, z uwzględnieniem postanowień Konwencji MARPOL oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.

2. Podczas przeprowadzania testów, stosowanie przez armatorów statków paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w art.13f ust. 3 i ust. 4 nie jest obowiązkowe, jeżeli zostaną spełnione wszystkie poniższe warunki:

a) co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem testów zostanie powiadomiony na piśmie o zamiarze ich przeprowadzenia dyrektor właściwego urzędu morskiego, który za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przekaże tą informację Komisji Europejskiej,

b) pozwolenie na testy będzie obowiązywało nie dłużej niż przez 18 miesięcy,

c) wszystkie statki uczestniczące w testach będą miały zainstalowane zabezpieczone przed manipulacją urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, stosowane przez cały okres trwania testów,

d) na wszystkich statkach uczestniczących w testach zostanie osiągnięta redukcja emisji, która będzie co najmniej równorzędna z wynikami, które uzyskano by w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki w paliwach określonych w niniejszej dyrektywie,

e) zostanie zapewniony właściwy system gospodarowania odpadami, które powstały w wyniku zastosowania metod redukcji emisji w całym okresie trwania testów,

f) przez cały okres trwania testów będzie dokonywana ocena wpływu na środowisko morskie, w szczególności na ekosystemy w portach osłoniętych, przystaniach i ujściach rzek, oraz

g) w ciągu sześciu miesięcy od zakończenia testów ich pełne wyniki zostaną przekazane przez armatora dyrektorowi właściwego urzędu morskiego, który za pośrednictwem ministra

właściwego do spraw gospodarki morskiej przekaże je Komisji Europejskiej i jednocześnie udostępni opinii publicznej wyniki testów poprzez umieszczenie ich na stronie internetowej urzędu morskiego.”

3. Dyrektor urzędu morskiego dokonuje zatwierdzenia metod redukcji w następujący sposób:

a) metody redukcji emisji objęte zakresem dyrektywy Rady 96/98/WE w sprawie wyposażenia statków, zatwierdza się zgodnie z tą dyrektywą.

b) metody redukcji emisji nieobjęte pkt a) zatwierdza się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS), z uwzględnieniem:

- wytycznych opracowanych przez IMO,
- wyników testów przeprowadzonych na mocy art. 13d ust.2 ,
- wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania,
- redukcji emisji, oraz wpływu na ekosystemy w portach,
- osłoniętych, przystaniach i ujściach rzek, oraz
- możliwości monitorowania i weryfikacji.”

7) w art. 13f dodaje się ust. 2a i ust. 2b w brzmieniu:

„2a. Jeżeli armator statku nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim, powiadamia on o tym administrację państwa, pod banderą którego pływa, oraz właściwe władze portu przeznaczenia.

2b. Dyrektor urzędu morskiego, na którego obszarze jurysdykcji znajduje się port, w którym armator statku nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim, powiadamia za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej Komisję Europejską o przedstawieniu przez armatora statku dowodów na brak dostępności paliwa żeglugowego wymaganego dla danego obszaru morskiego.”

8) w art. 13g po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego ustali, że:

1) na danym statku nie przestrzega się określonych norm dotyczących paliwa żeglugowego - ma prawo zażądać od tego statku:

a) okazania wykazu działań podjętych w ramach próby osiągnięcia zgodności, oraz

b) okazania dowodu podjęcia próby nabycia odpowiedniego paliwa żeglugowego zgodnie z planem podróży oraz – jeżeli paliwo to nie było dostępne w miejscu, w którym to zaplanowano – że podjęto próbę zlokalizowania alternatywnych źródeł takiego paliwa żeglugowego, a także że pomimo podjęcia wszelkich starań w celu zdobycia odpowiedniego paliwa żeglugowego, nabycie takiego paliwa nie było możliwe,

2) statek, o którym mowa w pkt 1 nie może być zmuszany do zmiany swojego ustalonego planu podróży ani do zbytecznego opóźniania podróży w celu doprowadzenia do zgodności z przepisami.

2b. W przypadku, gdy kapitan statku lub jego armator przekaze informacje, o których mowa w ust. 2a, dyrektor urzędu morskigo bierze pod uwagę wszystkie stosowne okoliczności i przedstawione dowody w celu określenia odpowiednich działań, które należy podjąć, w tym podjęcia decyzji o odstąpieniu od prowadzenia postępowania administracyjnego w celu wymierzenia kary w drodze decyzji administracyjnej. ”;

9) Załącznik do ustawy oznacza się jako załącznik nr 1 i nadaje się brzmienie określone w załączniku do niniejszej ustawy;

10) dodaje się załączniki nr 2 i 3 w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy;

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

### I. Część ogólna

Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, zwany dalej „projektem ustawy”, implementuje do polskiego prawa przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Jednym z celów zmiany w/w dyrektywy było wdrożenie do prawa unijnego przepisów zmienionego w 2008 r. Załącznika VI Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencji MARPOL) w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Zmieniony Załącznik VI konwencji MARPOL wprowadza między innymi bardziej rygorystyczne wymogi w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w obszarach SECA (Sulphur Oxide Emission Control Area) czyli, terenach kontroli emisji tlenku siarki (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.).

Włączenie międzynarodowych norm (Załącznik VI konwencji MARPOL) dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych do prawa Unii Europejskiej (dyrektywy Rady 1999/32/WE zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r.) wzmocni ich skuteczność, ponieważ będą one monitorowane i wdrażane w ramach systemu Unii Europejskiej, zapewniającego wyższy stopień kontroli.

Wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm w zakresie zawartości siarki w paliwach wykorzystywanych przez statki pasażerskie w ramach regularnego ruchu głównie w portach lub na wodach przybrzeżnych Unii Europejskiej zapewni poprawę jakości powietrza na obszarach przybrzeżnych. Wprowadzenie tych norm w odniesieniu do statków pasażerskich, zgodnie z projektem dyrektywy będzie jednak opóźnione o 5 lat w stosunku do obszarów SECA.

Rozszerzenie definicji dotychczasowych „instalacji redukcji emisji” poprzez zamianę na „metody redukcji emisji”, pozwala na zastosowanie szerszego wachlarza rozwiązań, nie tylko technologicznych (np. skrubery), ale również takich jak stosowanie innych paliw (np. LNG, biopaliwa), stosowanie zasilania elektrycznością z lądu i/lub alternatywnych źródeł napędu (np. wiatrowy), o ile redukcja emisji osiągnięta poprzez ich zastosowanie będzie równoważna tej, do osiągnięcia w ramach ograniczania zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Niniejszy projekt ustawy uwzględnia jedynie te wymagania dyrektywy 2012/33/UE, które należą do kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Ponadto projekt zawiera 2 zmiany niewynikające z dostosowania do w/w dyrektywy. Dotyczą one:

1) wpisania odwołania do stosowania Międzynarodowej Konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach z 5 października 2001 r.

2) wpisania w załączniku do ustawy nowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej" oraz sposobu wyliczania wysokości opłat za jego wydanie i przeprowadzenie inspekcji wstępnej na statku, koniecznej do jego wydania.

## II. Część szczegółowa

1. Zmiana art. 1 pkt 1 ustawy polega na dodaniu lit. d, w treści którego wymienia się Międzynarodową Konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach z 5 października 2001 r.

Zmiana ta nie jest związana z wdrażaniem dyrektywy 2012/33/UE, lecz jest konieczna, z uwagi na konieczność dostosowania polskiego prawa do aktualnego stanu przepisów międzynarodowych.

Do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, oprócz przepisów międzynarodowych wymienionych w art. 1 ustawy, należy stosować przepisy Międzynarodowej Konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, z 5 października 2001 r. (Dz. U. Nr 134 poz. 851 z 2008 r.) zwanej dalej Konwencją AFS, której Polska jest Stroną (. Konwencja AFS nie została dotychczas wymieniona w ustawie. Konwencja weszła w życie z dniem 17 września 2008 r.

2. Zmiana art. 4 (art. 1 pkt 2 projektu ustawy) polega na dodaniu pkt 7 definicji metod redukcji emisji.

Zgodnie z zaleceniami wynikającymi z dyrektywy 2012/33/UE Powinno się ułatwiać dostęp do metod redukcji emisji. Dzięki tym metodom stopień redukcji emisji może być co najmniej równorzędny z wynikami osiągalnymi dzięki zastosowaniu paliw niskosiarkowych, lub nawet wyższy, pod warunkiem że metody te nie mają poważnego niekorzystnego wpływu na środowisko, na przykład na ekosystemy morskie, oraz że zostały opracowane zgodnie z odpowiednimi mechanizmami zatwierdzania i kontroli. Znane już metody alternatywne, takie jak stosowanie pokładowych systemów oczyszczania gazów spalinowych, mieszaniny paliwa i skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub stosowanie biopaliw, powinny zostać uznane w Unii. Ważne jest propagowanie testowania i opracowywania nowych metod redukcji emisji, aby m.in. ograniczyć zmianę rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy.

Metody redukcji emisji oferują potencjalnie znaczne ograniczenia emisji. Komisja będzie zatem propagować testowanie i opracowywanie tych technologii.

Alternatywne metody redukcji emisji, takie jak niektóre rodzaje skrubców, mogą powodować powstawanie odpadów, z którymi powinno się właściwie postępować i które nie powinny być zrzucone do morza. Do czasu zmiany dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, państwa członkowskie powinny zapewnić, zgodnie z ciążącymi na nich zobowiązaniami międzynarodowymi, dostępność urządzeń odbiorczych w portach, które odpowiadają potrzebom statków wykorzystujących systemy oczyszczania gazów spalinowych. W procesie zmiany dyrektywy 2000/59/WE Komisja powinna rozważyć objęcie odpadów z systemów oczyszczania gazów spalinowych zasadą niedoliczania specjalnej opłaty do opłat portowych za odpady wytwarzane przez statki, o której mowa w tej dyrektywie.

Zgodnie z aktualnymi wytycznymi w dyrektywie 2012/33/UE w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska, a także bez uszczerbku dla zmian tych wytycznych w przyszłości, państwa członkowskie mogą udzielać pomocy państwa podmiotom, na które ma wpływ niniejsza dyrektywa, w tym pomocy w celu modernizacji aktualnie wykorzystywanych statków, jeżeli takie działania pomocowe są uznawane za zgodne z rynkiem wewnętrznym



na podstawie art. 107 i 108 TFUE, a w szczególności w świetle obowiązujących wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska. W tym kontekście Komisja Europejska może wziąć pod uwagę fakt, że stosowanie niektórych metod redukcji emisji wykracza poza wymogi niniejszej dyrektywy poprzez redukcję nie tylko emisji dwutlenku siarki, ale również innych emisji.

3. Zmiana art. 9 pkt 2 (art. 1 pkt 4 projektu ustawy) polega na dodaniu wymogu prowadzenia na statku zapisów dotyczących operacji wymiany paliwa oraz posiadania dowodów na brak dostępności paliwa żeglugowego wymaganego dla danego obszaru morskiego, o czym mowa w dodanym pkt 2a w zmienianym art. 13 g (art.1 pkt 5 projektu ustawy).

Zgodnie z przepisami dyrektywy państwa członkowskie wymagają, aby czas każdej operacji wymiany paliwa był zarejestrowany w dzienniku okrętowym.

4. Zmiana w art. 13c polega na rozszerzeniu tego art. o ustępu 2-5, w których określono zezwolenie oraz warunki uzyskania redukcji emisji, poprzez zastosowanie metod redukcji emisji, o których mowa w nowym pkt. 7 artykułu 4.
5. Zmiana w art. 13g, polega na dodaniu pkt 2a i 2b, mówiących o działaniach, które ma podjąć dyrektor urzędu morskiego, w przypadku, gdy nie ma możliwości zakupu paliwa spełniającego wymogi dyrektywy. Dyrektor urzędu morskiego, w oparciu o te zapisy, ma obowiązek sprawdzić czy armator statku podjął wszelkie starania, aby zapewnić zgodność paliwa. W przypadku pozytywnego rozstrzygnięcia dochodzenia, dyrektor może podjąć decyzje o niestosowaniu kar.
6. Zmiany w art. 13f, polegające na dodaniu pkt 2a i 2b mówi o systemie powiadamiania w przypadku, gdy armator nie może nabyć paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim. Armator statku, zgodnie z tymi zapisami, ma powiadomić administracji państwa, pod banderą którego pływa, oraz właściwe władze portu przeznaczenia. Natomiast dyrektor urzędu morskiego, na obszarze jurysdykcji którego znajduje się port, powiadamia ministra właściwego ds. gospodarki morskiej, który następnie przekazuje informację o tym fakcie do Komisji Europejskiej.
7. Zmiana art. 13d, dotyczącego przeprowadzania testów, polega na zamianie w pkt. 1 słów „instalacji wprowadzających technologie redukcji:” na „metod redukcji emisji”, o których mowa w nowym pkt. 7 artykułu 4.

W pkt. 2 określone zostały warunki przeprowadzania testów metod redukcji emisji siarki.

W pkt. 3 określone zostały zadania dyrektora urzędu morskiego w zakresie zatwierdzania metod redukcji emisji siarki.

8. W załączniku do ustawy określa się stawki opłat za przeprowadzanie inspekcji i wydawanie certyfikatów. W związku z wejściem w życie od 1 stycznia 2013 r. zmiany w Załączniku VI Konwencji MARPOL w zakresie wprowadzenia nowego "Międzynarodowego certyfikatu efektywności energetycznej", konieczne stało się

określenie sposobu wyliczania wysokości opłat za jego wydanie i przeprowadzenie inspekcji wstępnej na statku, koniecznej do jego wydania. Świadectwo to jest już wydawane, jednakże do momentu wejścia w życie zmian do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, nie będzie możliwe pobieranie opłat za jego wystawianie.

Zgodnie z ustawą, opłaty te stanowią będą dochody budżetu państwa, o ile będą przeprowadzane przez organy inspekcyjne, tj. dyrektorów urzędów morskich. W przypadku gdy zadania te zostaną powierzone uznanej instytucji klasyfikacyjnej, instytucja ta pobierać będzie opłaty w wysokości ustalonej w ustawie i przekazywać 10% na rzecz budżetu państwa. Rozwiązanie takie jest zgodne z dyrektywą 94/57/EC z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych norm i standardów dla przeprowadzania inspekcji i instytucji klasyfikacyjnych oraz odpowiednich działań administracji morskich.

Powierzenie zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej pozwoli ograniczyć koszty administracji morskiej i tym samym nie wpłynie negatywnie na wydatki budżetu państwa. Rozwiązanie to zostało wprowadzone ustawą o bezpieczeństwie morskim oraz wydanym na jej podstawie rozporządzeniu o inspekcjach wraz z wzorem umowy, obowiązującym przy upoważnianiu instytucji klasyfikacyjnych. Umowa będzie mogła być zawarta przez administrację morską z instytucjami uznanymi przez Komisję Europejską. W podobny sposób funkcjonują inspekcje w innych państwach na świecie.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), zwanej dalej „ustawą o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa”, projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Podczas prac nad projektem ustawy do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie wpłynęły żadne zgłoszenia odnośnie zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt ustawy będzie oddziaływać na działalność i obowiązki:

- 1) dostawców paliw żeglugowych,
- 2) armatorów,
- 3) kapitanów statków podnoszących banderę polską, jak również statków obcych bander znajdujących się na polskich obszarach morskich,
- 4) dyrektorów urzędów morskich,
- 5) podmioty gospodarcze korzystające z przewozów droga morską.

W szczególności art. 13c zmienianej ustawy będzie oddziaływać na armatorów oraz kapitanów statków o polskiej przynależności, którzy będą mogli stosować metody redukcji emisji dwutlenku siarki, jako alternatywę dla stosowania paliw żeglugowych o niższej zawartości siarki niż dotychczas.

### 2. Zakres konsultacji społecznych

Przedmiotowa regulacja zostanie przesłana do konsultacji do następujących podmiotów:

- 1) Polskiego Rejestru Statków S.A.,
- 2) Urzędu Morskiego w Gdyni,
- 3) Urzędu Morskiego w Słupsku,
- 4) Urzędu Morskiego w Szczecinie,
- 5) Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
- 6) organizacji społecznych, związków zawodowych oraz firm branży morskiej takich, jak:
  - Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
  - Krajowa Sekcja Morska Marynarzy Zawodowych i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
  - Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
  - Polski Związek Żeglarski,
  - Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
  - Związek Armatorów Polskich,
  - Polska Żegluga Bałtycka,
  - Polska Żegluga Morska,
  - Polskie Linie Oceaniczne,
  - Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
  - Zarząd Morskiego Portu Szczecin – Świnoujście S.A.,
  - Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
  - Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
  - Krajowa Izba Gospodarcza,
  - Lotos Partner Sp. z o.o.,
  - Ship-Service S.A. Grupa Orlen,
  - Pertocargo/OW Bunker Sp. z o.o.,
  - Oktan Energy & V/L Service sp. z o.o.
  - Związek Pracodawców Polskich.

W ramach uzgodnień i konsultacji wpłynęły uwagi .....

### **3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Przewiduje się, że projekt ustawy nie spowoduje dodatkowych wydatków z budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Niemniej, należy zaznaczyć, że dyrektywa 2012/33/UE przewiduje możliwość udzielenia pomocy państwa dla podmiotów (armatorów, przedsiębiorców) w celu zmniejszenia kosztów wprowadzenia nowych wymogów zmniejszania emisji dwutlenku siarki w transporcie morskim, jeśli wnioski o taką pomoc będą miały miejsce.

Koszty wprowadzenia nowych wymogów zmniejszenia emisji dwutlenku siarki mogłyby wiązać się z ryzykiem zmiany rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy oraz mogłyby mieć negatywny wpływ na konkurencyjność gałęzi przemysłu. Dyrektywa 2012/33/UE wskazuje, że Komisja powinna w pełni wykorzystać instrumenty, takie jak Marco Polo i Transeuropejskie sieci transportowe (TEN-T), w celu udzielenia ukierunkowanego wsparcia, tak aby zminimalizować ryzyko zmiany rodzaju transportu. Państwa członkowskie mogą uznać za konieczne udzielenie wsparcia podmiotom, na które ma wpływ niniejsza dyrektywa, zgodnie z obowiązującymi zasadami pomocy państwa.

Zgodnie z aktualnymi wytycznymi w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska, a także bez uszczerbku dla zmian tych wytycznych w przyszłości, państwa członkowskie mogą udzielać pomocy państwa podmiotom, na które ma wpływ niniejsza dyrektywa, w tym pomocy w celu modernizacji aktualnie wykorzystywanych statków, jeżeli takie działania pomocowe są uznawane za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 i 108 TFUE, a w szczególności w świetle obowiązujących wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska. W tym kontekście Komisja może wziąć pod uwagę fakt, że stosowanie niektórych metod redukcji emisji wykracza poza wymogi niniejszej dyrektywy poprzez redukcję nie tylko emisji dwutlenku siarki, ale również innych emisji.

Obecnie nie jest możliwe oszacowanie wysokości przewidywanej pomocy państwa na ww. cel.

### **4. Wpływ aktu normatywnego 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.

### **5. Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wprowadzenie ostrzejszych wymogów w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym najprawdopodobniej 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, 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. Ograniczenie zmiany rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy (tzw. modal shift) jest ważne ze względu na to, że rosnący udział transportu drogowego w przewozie towarów byłby w wielu przypadkach sprzeczny z celami Unii w zakresie zmian klimatu i zwiększyłby zatory drogowe.

## **6. Wpływ aktu normatywnego na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

## **7. Wpływ aktu normatywnego na zdrowie i środowisko**

Projekt ustawy zawiera regulacje z zakresu ochrony środowiska. Emisje pochodzące ze statków powstające w wyniku spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki przyczyniają się do zanieczyszczania powietrza dwutlenkiem siarki i cząstkami stałymi, które są szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i środowiska oraz przyczyniają się do powstawania kwaśnych opadów. Zgodnie z oceną zawartą w uzasadnieniu do projektu dyrektywy, bez środków określonych w dyrektywie i w niniejszym projekcie ustawy emisje pochodzące ze statków wkrótce stałyby się większe niż emisje ze wszystkich źródeł lądowych. Zanieczyszczenie powietrza powodowane przez cumujące statki jest głównym problemem wielu miast portowych przy podejmowaniu przez nie działań zmierzających do osiągnięcia unijnych dopuszczalnych poziomów jakości powietrza.

Wprowadzenie zapisu o konieczności stosowania przepisów Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. zwanej „Konwencją AFS”, czy przepisów dyrektywy 2012/33/UE umożliwiających stosowanie metod redukcji emisji dwutlenku siarki na statkach może wpłynąć na osiągnięcie takich poziomów jakości powietrza, które nie będą skutkowały powstawaniem znacznych negatywnych skutków i ryzyka dla zdrowia ludzkiego i środowiska.

## ZAŁĄCZNIKI

**OPLATY ZA PRZEPROWADZANIE INSPEKCJI I WYSTAWIANIE LUB  
POTWIERDZANIE MIĘDZYNARODOWYCH ŚWIADECTW**

1. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami" w wysokości:
  - 1.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 6.500 j.t.
  - 1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 6.700 j.t.
  - 1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 7.700 j.t.
  - 1.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 10.000 j.t.
  - 1.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 8.400 j.t.
2. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami" w wysokości:
  - 2.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 2.900 j.t.
  - 2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 3.000 j.t.
  - 2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 3.400 j.t.
  - 2.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 4.300 j.t.
  - 2.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 3.800 j.t.
3. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami" w wysokości:
  - 3.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 2.500 j.t.
  - 3.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 2.600 j.t.
  - 3.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2.900 j.t.
  - 3.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3.700 j.t.
  - 3.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 2.800 j.t.
4. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami" w wysokości:
  - 4.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 800 j.t.
  - 4.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 900 j.t.
  - 4.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 1.000 j.t.
  - 4.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 1.300 j.t.
  - 4.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.
5. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami" w wysokości:
  - 5.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 650 j.t.
  - 5.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 700 j.t.
  - 5.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 750 j.t.
  - 5.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 950 j.t.
  - 5.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 700 j.t.
6. Za inspekcje zbiornikowców do przewozu produktów ropopochodnych w wysokości obliczonej według zasad określonych w punktach 1.1 do 1.5, podwyższone o 40%.
7. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe" w wysokości:
  - 7.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 6.500 j.t.
  - 7.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 6.800 j.t.
  - 7.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 8.000 j.t.
  - 7.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 11.000 j.t.
  - 7.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 9.000 j.t.
8. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe" w wysokości:
  - 8.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 3.100 j.t.
  - 8.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 3.200 j.t.

- 8.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 3.750 j.t.
- 8.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 5.000 j.t.
- 8.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 3.900 j.t.
9. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe" w wysokości:
- 9.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 2.500 j.t.
- 9.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 2.600 j.t.
- 9.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 3.000 j.t.
- 9.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 4.000 j.t.
- 9.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 3.000 j.t.
10. Za inspekcję pośrednią i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe" w wysokości:
- 10.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 850 j.t.
- 10.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 900 j.t.
- 10.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 1.000 j.t.
- 10.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 1.400 j.t.
- 10.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.
11. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe" w wysokości:
- 11.1. Statki o pojemności brutto do 500 - 650 j.t.
- 11.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 700 j.t.
- 11.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 750 j.t.
- 11.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 1.000 j.t.
- 11.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo 750 j.t.
12. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami fekalnymi" w wysokości obliczonej według wzoru:
- $$(2 \times N \times 90) + 500 \text{ j.t.},$$
- gdzie  
N - oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.
13. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami fekalnymi" w wysokości obliczonej według wzoru:
- $$(1,2 \times N \times 90) + 500 \text{ j.t.}$$
14. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami fekalnymi" w wysokości obliczonej według wzoru:
- $$(N \times 90) + 500 \text{ j.t.}$$
- maksymalna opłata 5.500 j.t.
15. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami fekalnymi" w wysokości obliczonej według wzoru:
- $$(0,25 \times N \times 90) + 150 \text{ j.t.}$$
- maksymalna opłata 1.650 j.t.
16. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowych świadectw pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” w wysokości:
- 16.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW - 6.600 j.t.
- 16.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW - 6.850 j.t.
- 16.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW - 7.700 j.t.
- 16.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW - 8.900 j.t.
- 16.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW - 10.000 j.t.



- 16.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW - za każde następne 5.000 kW dodatkowo 6.600 j.t.
17. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowych świadectw pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” oraz „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej” w wysokości:
- 17.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW - 2.950 j.t.
- 17.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW - 3.000 j.t.
- 17.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW - 3.400 j.t.
- 17.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW - 3.850 j.t.
- 17.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW - 4.300 j.t.
- 17.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW - za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.600 j.t.
18. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" w wysokości:
- 18.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW - 2.500 j.t.
- 18.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW - 2.600 j.t.
- 18.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW - 2.900 j.t.
- 18.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW - 3.300 j.t.
- 18.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW - 3.700 j.t.
- 18.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW - za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.200 j.t.
19. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" w wysokości:
- 19.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW - 850 j.t.
- 19.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW - 900 j.t.
- 19.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW - 1.000 j.t.
- 19.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW - 1.100 j.t.
- 19.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW - 1.300 j.t.
- 19.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW - za każde następne 5.000 kW dodatkowo 750 j.t.
20. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" w wysokości:
- 20.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW - 650 j.t.
- 20.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW - 700 j.t.
- 20.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW - 750 j.t.
- 20.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW - 850 j.t.
- 20.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW - 950 j.t.
- 20.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW - za każde następne 5.000 kW dodatkowo 550 j.t.
21. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego" w wysokości:
- 21.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 - 950 j.t.
- 21.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 - 1.050 j.t.
- 21.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 - 1.150 j.t.
- 21.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 - 1.300 j.t.
- 21.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 - 1.500 j.t.
- 21.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 - 1.750 j.t.
22. Za inspekcję wstępną w przypadku pierwszego zastosowania systemu przeciwporostowego na statku i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego" w wysokości:
- 22.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 - 950 j.t.
- 22.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 - 1.050 j.t.
- 22.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 - 1.150 j.t.
- 22.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 - 1.300 j.t.
- 22.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 - 1.500 j.t.

- 22.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 - 1.750 j.t.
- 23. Za inspekcje odnowieniowe w przypadku zmiany systemu przeciwporostowego lub jego wymiany i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą "Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego" w wysokości:
  - 23.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 - 950 j.t.
  - 23.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 - 1.050 j.t.
  - 23.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 - 1.150 j.t.
  - 23.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 - 1.300 j.t.
  - 23.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 - 1.500 j.t.
  - 23.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 - 1.750 j.t.
- 24. Za inspekcję dodatkową, ogólną lub częściową, pobiera się opłaty w wysokości 180 j.t. za każdą zużytą godzinę.
- 25. Jednostka taryfowa (j.t.) - wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR – Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.”;

**RÓWNOWAŻNE WARTOŚCI EMISJI DLA METOD REDUKCJI EMISJI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 13C UST. 3**

Wartości dopuszczalne siarki w paliwie żeglugowym, o których mowa w art. 13f. ust. 3, oraz odpowiadające im wartości emisji, o których mowa w art. 13c ust. 3:

Zawartość siarki w paliwie żeglugowym (% m/m)	Współczynnik emisji SO <sub>2</sub> (ppm)/CO <sub>2</sub> (% obj.)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

**Uwaga:**

- Wartość dopuszczalna współczynnika emisji ma zastosowanie wyłącznie w przypadku użycia destylowanych lub pozostałościowych olejów napędowych.
- W uzasadnionych przypadkach, gdy stężenie CO<sub>2</sub> jest zmniejszone przez jednostkę oczyszczania gazów spalinowych (EGC), pomiaru stężenia CO<sub>2</sub> można dokonywać przy wlocie do jednostki EGC, pod warunkiem że można jednoznacznie dowieść prawidłowości tej metody.

**KRYTERIA STOSOWANIA METOD REDUKCJI EMISJI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 13c UST. 5**

Metody redukcji emisji, o których mowa w art. 13c ust. 5, odpowiadają – w stosownych przypadkach – co najmniej kryteriom określonym w następujących instrumentach:

Metoda redukcji emisji	Kryteria stosowania
Mieszanka paliwa żeglugowego i oparów skroplonego gazu	Decyzja Komisji 2010/769/UE z dnia 13 grudnia 2010 r. w sprawie ustanowienia kryteriów stosowania przez gazowce LNG metod technicznych jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych o niskiej zawartości siarki spełniających wymogi art. 4b dyrektywy Rady 1999/32/WE odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych zmienionej dyrektywą 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej Dz. U. L 328 z 14.12.2010, s. 15.).
Systemy oczyszczania gazów spalinowych	Rezolucja MEPC.184(59) przyjęta dnia 17 lipca 2009 r. „Ścieki pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych wykorzystujących substancje chemiczne, dodatki, preparaty i odnośne substancje chemiczne powstałe na miejscu”, o których mowa w pkt 10.1.6.1 rezolucji MEPC.184(59), nie są zrzucane do morza, w tym do portów osłoniętych, przystani i ujść rzek, chyba że operator statku dowiedzie, że zrzut takich ścieków nie wywiera znacznego negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko i nie stanowi dla nich zagrożenia. Jeżeli stosowaną substancją chemiczną jest soda kaustyczna, wystarczy że ścieki spełniają kryteria określone w rezolucji MEPC.184(59), a ich pH nie przekracza 8,0.
Biopaliwa	Zastosowanie biopaliw zgodnie z definicją w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej Dz. U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.) zgodnych z odnośnymi normami CEN i ISO. Mieszanki biopaliw i paliw żeglugowych muszą być zgodne z normami dotyczącymi zawartości siarki określonymi w art. 3a, art. 4a ust. 1, 1a i 4 oraz art. 4b dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej Dz. U. L 327 z 27.11.2012, tom. 55) oraz w art.13 f ust.3 niniejszej ustawy.

