

Uwagi
do projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw
(nr UC61 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów)

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
1.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw – art. 4 pkt 2, 9, 25-31 ustawy.	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.	
2.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 7 projektu ustawy o zmianie ustawy zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw – art. 13e ust. 3 ustawy	Obecnie zgłoszenia rejestracyjne dokonywane są elektronicznie na portalu PUESC (art. 16 ust. 2b ustawy o podatku akcyzowym ¹). 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.	<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>	
3.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 8 projektu ustawy o zmianie ustawy zapobieganiu	Zwracamy uwagę, że:	<i>2. Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną, może</i>	

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

		zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw – art. 14a ust. 2 i 5 ustawy.	<p>1) zgodnie z art. 6 ust. 3 Rozporządzenia FuelEU Maritime (...) 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.</p> <p>2) zgodnie z art. 6 ust. 11 Rozporządzenia FuelEU Maritime 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	
4.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 8 projektu ustawy o zmianie ustawy zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw – art. 14a ust. 4 i 6 ustawy.	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	

5.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 16 projektu ustawy o zmianie ustawy zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw – art. 37d ustawy.	Poddajemy pod rozagę 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.		
6.	ORLEN S.A.	Ocena Skutków Regulacji – 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe	<p>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.</p> <p>W drugą stronę – eksportując produkty wewnątrzwspólnotowo 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).</p>	<p>Proponujemy odpowiednią zmianę Oceny Skutków Regulacji w zakresie poniższego fragmentu po dokonaniu przez Ministerstwo ilościowej skali oszacowania wpływu:</p> <p><i>Projektowane regulacje nie będą mieć wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.</i></p>	
7.	ORLEN S.A.	Wprowadzenie przepisów uszczelniających rynek paliw żeglugowych – morskich i śródlądowych - wspomagające realizację rozporządzenia FuelEU Maritime	<p>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.</p> <p>ORLEN S.A. 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) na projektem roboczym ustawy regulującym min. reformę rynku paliw żeglugowych.</p>		

			<p>Przedmiotowa nowelizacja stanowi szansę na uregulowanie części tej reformy w zakresie paliw żeglugowych (morskich i śródlądowych).</p> <p>POSTULATY REGULACYJNE DLA RYNKU PALIW ŻEGLUGOWYCH</p> <p>W przypadku rynków morskich oraz śródlądowych paliw żeglugowych identyfikowane są następujące problemy regulacyjne oraz podatkowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>na statki, których nigdy fizycznie nie wykonują lub wykonują tylko częściowo, a w rzeczywistości wyprowadzają sami nielegalnie paliwo do zużycia na lądzie (cele napędowe lub grzewcze);</p> <p>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 ląd z naruszeniem wymagań technicznych, ochrony środowiska i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;</p> <p>8) Sprzedaż paliw żeglugowych z naruszeniem norm jakościowych.</p> <p>9) Wypracowanie wymagań technicznych w zakresie realizacji czynności dostaw paliw żeglugowych.</p> <p>W ocenie ORLEN S.A. 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</p>	
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	
--	--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>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;</p> <p>6) Wdrożenie jednolitych wzorów sprawozdań o dostawach śródlądowych/morskich paliw żeglugowych, aby uniknąć rozbieżności co do ilości zgłaszanych paliw żeglugowych;</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

