Uwagi

do projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (nr w wykazie UD371)

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
1.	ORLEN S.A.	art. 1 pkt 2 ustawy zmieniającej w zakresie art. 4 pkt 5 ustawy zmienianej	**Zgodnie z tym przepisem:** **„5) paliwo żeglugowe – oznacza każde ropopochodne paliwo płynne, w tym paliwo określone normą przenoszącą normę ISO 8217 lub paliwo alternatywne, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. c ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, 1853 i 1881),** z wyłączeniem energii elektrycznej, przeznaczone do użycia lub używane na statku;". Poniżej przedstawiamy analizę propozycji pod kątem prawa UE i Konwencji MARPOL. 1. Zmiana polega na rozszerzeniu definicji „paliw żeglugowych" z ropopochodnych paliw płynnych, w tym paliw określonych normą ISO 8217, także na wszelkie paliwa alternatywne określone w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej „ustawie EPA"). 2. Zgodnie z OSR celem jest ujednolicenie regulacji związanych z aspektem obowiązków dostawców paliw żeglugowych, tak by zapewnić zgodność z Konwencją MARPOL. W uzasadnieniu wyjaśniono, że „Projektowana zmiana jest zgodna z wymaganiami Konwencji MARPOL (odnoszącymi się do paliw ciekłych), stąd ustawodawca dokonał wyłączenia energii elektrycznej. 3. Wypada zauważyć, że nie wszystkie paliwa alternatywne określone w ustawie EPA można uznać za paliwa płynne albo ciekłe. Jednocześnie ustawa EPA stanowi, że są to paliwa stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy	Proponujemy: 1) pozostawienie definicji „paliwa żeglugowego" w dotychczasowym brzmieniu; 2) wprowadzenie w art. 4 definicji „paliwa alternatywnego" i definicji „paliwa": „5a) paliwo alternatywne – oznacza każde paliwo inne niż paliwo żeglugowe, niepochodzące z ropy naftowej lub procesów jej przetwórstwa, przeznaczone do użycia lub używane na statku"; „5b) paliwo – oznacza paliwo żeglugowe lub paliwo alternatywne". 3) W art. 13c ust. 3 UZZM rozważenie zmiany wyrażenia „alternatywnego paliwa" wyrazami „paliwa alternatywnego", jako konsekwencję wprowadzonej definicji w art. 4 pkt 5a; 4) Odrzucenie zmian wprowadzonych w art. 13e UZZM polegających na zastąpieniu wyrazu „paliwa" wyrazami „paliwa żeglugowe". 5) W art. 13f ust. 1 i ust. 2 UZZM dodanie po słowie „paliwa" wyrazu „żeglugowego" – bo tylko to powinno spełniać wymagania jakościowe z rozporządzenia ws. zawartości siarki. 6) Wskazanie w art. 13g UZZM, że inspekcja w zakresie zawartości siarki dotyczy wyłącznie paliw żeglugowych, a nie paliw ogółem.	

[1)] W przypadku aktu nowelizującego należy wskazać jednostkę redakcyjną projektu oraz jednostkę redakcyjną zmienianego aktu prawnego.

DK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa. Są to: wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, CNG, LNG lub LPG (gaz płynny). 4. W związku z tym za nieprawidłowe uznajemy wtrącenie, iż „paliwo alternatywne" mieści się w kategorii „każdego ropopochodnego paliwa płynnego" – desygnaty nazw mogą się różnić. 5. Jednocześnie należy wskazać, że wodór, CNG czy LNG są paliwami gazowymi, które co do zasady nie powinny zawierać siarki. Z literatury przedmiotu wynika, że *„Załącznik VI Konwencji MARPOL wprowadził m.in. ograniczenia związane z emisją tlenków azotu (NOx) oraz zawartością siarki w paliwie używanym przez statki. Tlenki azotu i siarki powstają na statkach jako produktów spalania ciekłych paliw żeglugowych."* Źródło: 02__adamkiewicz_anczykowska.pdf 6. CNG nie będzie wykorzystywane w transporcie morskim. ORLEN S.A. planuje dostawy LNG, a docelowo bioLNG (LNG pochodzące w całości z biometanu) do tankowania statków. 7. Ani OSR ani uzasadnienie projektu nie wyjaśniają dokładnie, o jakie obowiązki dostawców paliw dokładnie chodzi. Stąd trudno zidentyfikować rzeczywisty cel projektowanych zmian. 8. Można domniemywać, że chodzi przede wszystkim o obowiązki dostawców paliw określone w załączniku VI *Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki* do Konwencji MARPOL. 9. Do załącznika VI Konwencji MARPOL odwołuje się wprost dyrektywa 2016/802/UE z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych. 10. Na mocy dyrektyw Państwa Członkowskie powinny ustanowić właściwe mechanizmy monitorowania zgodności z jej przepisami. Sprawozdania w sprawie zawartości siarki	7) Wprowadzenie przepisu, z którego wprost wynikałoby, że: *„X. Dostawcy paliw alternatywnych nie są zobowiązani do dołączania do dokumentu dostawy próbek paliwa".* 8) kompleksowe przeanalizowanie, czy projekt UD371 konsekwentnie zastępuje wyraz „paliwa" wyrazami „paliwa żeglugowe" w UZZM.	

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			w paliwach ciekłych powinny zostać przedstawione Komisji Europejskiej. 11. Dyrektywa ogranicza się zatem do paliw ciekłych, wymieniając niektóre szczególne rodzaje tych paliw, jak olej napędowy czy ciężki olej napędowy. 12. Art. 2 lit. c ww. dyrektywy zawiera definicję pojęcia „paliwo żeglugowe", które oznacza ropopochodne paliwo ciekłe przeznaczone do stosowania na statku lub stosowane na statku, w tym paliwo zdefiniowane w ISO 8217. 13. Zwracamy uwagę, że zaproponowana w projekcie definicja „paliw żeglugowych" jest szersza od pojęcia „paliw żeglugowych" z dyrektywy, która odwołuje się do załącznika VI Konwencji MARPOL. 14. Ponadto, z art. 6 ust. 9 dyrektywy wynika, że zgodnie z prawidłem 18 załącznika VI do konwencji MARPOL PC prowadzą publicznie dostępny wykaz lokalnych dostawców paliwa żeglugowego, zapewniają, aby zawartość siarki we wszystkich paliwach żeglugowych sprzedawanych na ich terytorium była udokumentowana przez dostawcę w dokumencie dostawy paliwa, do którego załącza się zalakowaną próbkę podpisaną przez przedstawiciela statku przyjmującego czy podejmują działania wobec dostawców paliwa żeglugowego. 15. Informacje, które powinny być zawarte w dokumencie dostawy paliwa wynikają z Uzupełnienia V w załączniku VI do Konwencji MARPOL. To uzupełnienie dotyczy prawidła 18, w którym mowa o paliwach będących co do zasady mieszaniną węglowodorów uzyskanych z rafinacji ropy naftowej. Przepisy prawidła 18 nie mają zastosowania do paliw gazowych, takich jak LPG, LNG czy CNG. Natomiast zawartość siarki w paliwach gazowych dostarczanych na statek		

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			specjalnie do celów spalania na tym statku powinna być udokumentowana przez dostawcę. 16. Z powyższego wynika, że o ile dostawca LNG (bioLNG) do transportu morskiego powinien dokumentować zawartość siarki w dokumencie dostawy, to już nie musi załączać próbek tego paliwa właściwym organom. W przypadku LNG pobranie próbki jest znacznie utrudnione w praktyce. 17. Niezależnie od powyższego warto wskazać, że zgodnie z art. 5 dyrektywy PC zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano paliw żeglugowych, w których zawartość siarki przekracza 3,50 % na jednostkę masy, z wyjątkiem paliw przeznaczonych do statków stosujących metody redukcji emisji zgodnie z art. 8, działające w systemach zamkniętych. 18. Metody redukcji emisji, o których mowa w art. 8 ust. 1, spełniają kryteria określone w instrumentach, o których mowa w załączniku II. 19. Wśród metod redukcji emisji wymieniono m.in. mieszaninę paliwa żeglugowego i skroplonego gazu ziemnego LNG oraz biopaliwa (w rozumieniu dyrektyw RED). Co do pierwszej mieszaniny obowiązuje Decyzja Komisji 2010/769/UE. Co do biopaliw dyrektywa wskazuje, że mieszaniny biopaliw i paliw żeglugowych muszą być zgodne z normami dotyczącymi zawartości siarki określonymi w art. 5, art. 6 ust. 1, 2 i 5 oraz art. 7 niniejszej dyrektywy. Biopaliwa ciekłe, o których mowa w RED, są zdefiniowane w art. 2 ust. 1 pkt 11 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. 20. **Reasumując, na podstawie powyższego można wywieść, że dyrektywa zawiera wąską definicję „paliw żeglugowych" i to do nich wprost odnoszą się obowiązki dostawców paliw (w tym zapewnienia określonej zawartości siarki). Niektóre z tych obowiązków stosuje się**		

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			odpowiednio do dostawców innych paliw, tj. paliw gazowych – takich jak LNG. Niezależnie od tego mowa jest o mieszaninach paliw żeglugowych z LNG (skroplonym gazem ziemnym) lub biopaliwem w rozumieniu dyrektywy RED (gdzie „biopaliwa" oznaczają ciekłe paliwa dla transportu, produkowane z biomasy), jednak w tym zakresie wydaje się, że obowiązki dotyczące dokumentowania zawartości siarki nie spoczywają na dostawcy paliw tylko na armatorze statku, na którym są zużywane. 21. Komitet ds. Bezpieczeństwa Morskiego (IMO MSC) opracowuje ramy prawne w celu wsparcia ograniczenia emisji GHG ze statków wykorzystujących paliwa alternatywne. Z naszych informacji wynika, że w latach 2024-2025 była rozważana następująca lista paliw alternatywnych: *„estry metylowe kwasów tłuszczowych (FAME); hydrotermiczne skraplanie (HTL); paliwo z pirolizy; paliwa na bazie alkoholu metylowego/etylowego; hydrorafinowany olej roślinny (HVO); olej napędowy Fischer-Tropsch (FT); amoniak; eter dimetylowy (DME); etan; wodór (sprężony, ciekły, wodorek metalu); metan/gaz ziemny (sprężony/CNG, skroplony/LNG); propan/butan (LPG); mieszanki paliwowe (np. wodór - gaz ziemny)".* Źródło: https://www.prs.pl/wp-content/uploads/2024/06/Biuletyn_IMO_-nr-08_2024-MSC-108-IMO.pdf 22. Wydaje się też, że Projektodawca niekonsekwentnie zastępuje w UZZM wyraz „paliwa" wyrazami „paliwa żeglugowe" – czyni to np. w art. 13e, a w art. 13f – który zobowiązuje dostawcę paliw do dostarczenia na statek paliwa spełniającego wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 i 4 – nie czyni tego.		

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			WNIOSKI: **Zasadne wydaje się zatem rozróżnienie „paliw żeglugowych" od „paliw alternatywnych" w ustawie. Jeśli jakieś obowiązki dostawców będą dotyczyły obu rodzajów paliw, to zasadne jest posługiwanie się pojęciem „dostawca paliwa" i wprowadzenie także definicji „paliwa" (np. zgłoszenie działalności przez dostawcę, zgodnie z art. 13e). Jeśli jakiś obowiązek nie będzie dotyczył paliwa alternatywnego, to przepis powinien być ograniczony do paliw żeglugowych (np. art. 13g UZZM stanowiący o inspekcjach DUM w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym).**		
2.	ORLEN S.A.	art. 1. pkt 7 lit. b ustawy zmieniającej w zakresie art. 13e ust. 3 ustawy zmienianej.	Zwracamy uwagę, że obowiązek zgłoszenia działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich do dyrektora urzędu morskiego został powiązany z koniecznością dołączenia **koncesji na obrót paliwami żeglugowymi**, przy czym pojęcie takiej koncesji nie zostało nigdzie zdefiniowane. Aby zachować poprawność legislacyjną w pierwszej kolejności wymagane jest wprowadzenie do UZZM odesłania do przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Sprzedaż paliw żeglugowych tak szeroko definiowanych (gazowych i ciekłych oraz wodoru) może być prowadzona odpowiednio na podstawie: a. koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych (produkcja i pierwsza sprzedaż paliw ciekłych); b. koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą (zakup w kraju lub zagranicy i odsprzedaż w Polsce paliw ciekłych); c. koncesji na obrót paliwami gazowymi lub na obrót gazem ziemnym z zagranicą (zakup LNG w kraju lub zagranicy i odsprzedaż w Polsce paliw gazowych); d. koncesja na obrót wodorem (zakup i odsprzedaż wodoru jeżeli roczna wartość tego obrotu przekracza równowartości 10 000 000 euro).	„3. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2 zawiera nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz numer telefonu dostawcy, a także określa rodzaje dostarczanych paliw żeglugowych 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, o której mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 i 4 ustawy - Prawo energetyczne z dnia 10 kwietnia 1997 r. (Dz.U. z 2026 r. poz. 43 i 516),** na podstawie których dostarczane są paliwa, o ile obowiązek posiadania koncesji wynika z przepisów ustawy oraz kopię zaświadczenia o rejestracji w Centralnym Rejestrze Podmiotów Akcyzowych, o których mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 126, 222, 340, 1813 i 1881)."	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			Równocześnie projektowana definicja paliw żeglugowych obejmuje także paliwa, których obrót nie podlega obowiązkowi uzyskania koncesji (paliwa syntetyczne i parafinowe). Zasadne jest doprecyzowanie projektowanego przepisu poprzez wyraźne wskazanie, że do zgłoszenia działalności w zakresie dostaw paliwa żeglugowego w polskich obszarach morskich do dyrektora urzędu morskiego dołącza się koncesje w rozumieniu ustawy – Prawo energetyczne, na podstawie których dostarczane są paliwa żeglugowe, o ile obowiązek ich posiadania wynika z przepisów tej ustawy.		
3.	ORLEN S.A.	art. 13e ustawy zmienianej	W ocenie ORLEN S.A., przy tak rozbudowanej definicji paliw żeglugowych i braku spójnego podejścia dyrektorów urzędów morskich do kwestii nadzoru nad rynkiem dostaw paliw żeglugowych, zachodzi potrzeba ujednolicenia sprawozdawczości w tym zakresie. Zasadne jest, aby minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia określił jednolity wzór sprawozdania dla dostawców paliw żeglugowych (gazowych i ciekłych) stosowany w całym kraju niezależnie od praktyki urzędów morskich.	Proponujemy w art. 13e UZZW po ust. 5 dodanie ust. 5a w brzmieniu: „5a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 5, kierując się koniecznością ujednolicenia zakresu przekazywanych danych.”	
4.	ORLEN S.A.	art. 36c ustawy zmienianej	W tym miejscu wskazujemy, że przy obecnym dualizmie nadzoru nad paliwami żeglugowymi, sprawowanego przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki oraz dyrektorów urzędów morskich należy rozważyć zaostrzenie i zwiększenie egzekwowalności kar za prowadzenie dostaw paliw żeglugowych bez zgłoszenia i bez realizacji obowiązków sprawozdawczych wobec dyrektorów urzędów morskich. W przeciwnym razie istnieje ryzyko, że obowiązki te będą realizowane wyłącznie przez podmioty działające zgodnie z prawem, natomiast podmioty prowadzące działalność z	Proponujemy odpowiednie dostosowanie przepisu, mające na celu zaostrzenie oraz wzmocnienie egzekwowalności kar za naruszenie obowiązków zgłoszeniowych i sprawozdawczych w zakresie dostaw paliw żeglugowych.	

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			naruszeniem przepisów będą traktowały omijanie obowiązku jako nikłe w bilansie kar. Okoliczność ta przemawia za rozważeniem koncentracji nadzoru nad tym obszarem w jednym organie w ramach kompetencji Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki.		
5.	ORLEN S.A.	wprowadzenie przepisów przejściowych do projektu ustawy zmieniającej	Przy założeniu wprowadzenia nowej definicji paliw żeglugowych, konieczna będzie aktualizacja zgłoszeń składanych do dyrektorów urzędów morskich i uruchomienia nowej szerszej sprawozdawczości, z zachowaniem ciągłości działania i bez jakichkolwiek kar z tytułu tej zmiany. W związku z powyższym proponujemy wprowadzenie przepisów przejściowych w zakresie aktualizacji zgłoszeń złożonych do dyrektorów urzędów morskich przed nowelizacją wraz zapisem, iż do momentu aktualizacji dotychczasowe zgłoszenia zachowują ważność i można na ich podstawie prowadzić działalność. Propozycja oparta jest o zaproponowane w pkt 1 Tabeli wprowadzenie w art. 4 ustawy zmienianej w art. 1 definicji „paliwa alternatywnego" i definicji „paliwa".	Proponujemy dodanie przepisów przejściowych do projektu ustawy zmieniającej: Art. 4 ust. 3 ustawy zmieniającej otrzymałby brzmienie: „3. Dostawcy, którzy dokonali zgłoszenia, o którym mowa w art. 13e ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, są obowiązani do dokonania jego aktualizacji o dostawy paliw alternatywnych, o których mowa w art. 4 pkt 5a ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 30 dni od wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. Do dnia dokonania aktualizacji, o której mowa w ust. 1, dotychczasowe zgłoszenia zachowują swoją ważność, a dostawca jest uprawniony do prowadzenia działalności w zakresie dostaw paliwa na ich podstawie."	
6.	ORLEN S.A.	**art. 13e – propozycja ujęcie projektowanych zmian oraz uwag zgłoszonych w pkt 2-5 w modelu konsolidacji nadzoru nad rynkiem paliw żeglugowych w ramach kompetencji Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki**	1. W zakresie nadzoru nad morskimi paliwami żeglugowymi postulujemy konsolidację nadzoru na tym rynkiem w ramach kompetencji Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w miejsce urzędów morskich, co doprowadzi do uproszczenia procedur rejestracyjnych dotyczących dostawców paliw żeglugowych w Polsce oraz pozwoli na pełne i kompleksowe zwymiarowanie rynku paliw żeglugowych w kraju.	W związku z propozycją przeniesienia z urzędów morskich do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki kompetencji do nadzoru nad realizacją przez dostawców paliw żeglugowych obowiązków sprawozdawczych, proponujemy **uchylenie art. 13e UZZM (oraz odesłania do tego przepisu w art. 36c UZZM)** oraz wprowadzenie następujących zmian w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne:	

A.K.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			2. Poniższe propozycje zostały przygotowane w oparciu o założenie, że przez paliwa żeglugowe identyfikujemy paliwa ciekłe lub paliwa gazowe w rozumieniu ustawy Prawo energetyczne. 3. Proponowane jest uchylenie art. 13e UZZM (oraz odesłania do tego przepisu w art. 36c UZZM) oraz przeniesienie do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki kompetencji w zakresie: a) identyfikacji podmiotów dostarczających paliwa żeglugowe (ciekłe i gazowe) w polskich portach i przystaniach morskich, b) obsługi sprawozdawczości dostawców paliw żeglugowych, c) podawania do publicznej wiadomości danych dostawców paliw żeglugowych, obsługiwanych portów wraz ze wskazaniem rodzajów dostarczanych w nich paliw, a także ilości dostarczonych paliw żeglugowych na rynek. 4. Obecnie brak jest uzasadnienia dla pozostawienia obowiązków rejestracyjnych i sprawozdawczych dla dostawców paliw żeglugowych w portach i przystaniach morskich wykonywanych wobec dyrektorów urzędów morskich. 5. Wprowadzony w 2005 r. art. 13e służył pierwotnie identyfikowaniu przez dyrektorów urzędów morskich dostawców paliw żeglugowych prowadzących działalność na obszarze ich właściwości, ponieważ kontrole zawartości siarki w paliwie żeglugowym były do 2007 r. (zgodnie z art. 13g w ówczesnym brzmieniu) realizowane właśnie u dostawców. Od 2007 r. inspekcje przeprowadzane są bezpośrednio na statkach albo w trakcie realizacji dostawy paliwa na statek, jak również	**1. Wdrożenie do procedury uzyskiwania koncesji obowiązku podania informacji o zamiarze sprzedaży paliw ciekłych lub gazowych realizowanych w portach i przystaniach morskich, ze szczególnym wskazaniem sprzedaży realizowanej z wykorzystaniem środków transportu.** W art. 35 ustawy Prawo energetyczne proponuje się dodać ust. 1ba w brzmieniu: „1ba. Wniosek o udzielenie koncesji na wytwarzanie, obrót lub obrót z zagranicą paliwami ciekłymi albo obrót paliwami gazowymi lub obrót gazem ziemnym z zagranicą powinien ponadto zawierać informacje o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw odpowiednio paliw ciekłych lub gazowych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży paliw ciekłych z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie portów i przystani morskich do statków w rozumieniu ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786).” **2. Zobowiązanie Prezesa URE do zamieszczenia w koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi, w tym obrót paliwami ciekłymi z zagranicą albo obrót paliwami gazowymi lub obrót gazem ziemnym z zagranicą warunków sprzedaży oraz dostawy paliw ciekłych lub gazowych w portach i przystaniach morskich przeznaczonych do celów żeglugi na statki żeglugi morskiej.** W art. 37 ustawy Prawo energetyczne proponuje się dodać przepis ust. 1d w brzmieniu:	

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			poprzez kontrolę próbek paliwa przekazywanych na statek przez dostawcę. 6. Mając na uwadze rozbudowane postępowanie koncesyjne dla paliw, badające wymagania formalne, podatkowe czy infrastrukturalne, zbytecznym wydaje się po uzyskiwaniu koncesji paliwowej na handel paliwem żeglugowym dokonywanie jeszcze dodatkowego wpisu do wykazów dostawców prowadzonych przez Dyrektora Urzędu Morskiego Szczecinie czy Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Należy zauważyć, iż większość danych i dokumentów wymaganych do wpisu do tych wykazów dostawców gromadzi i weryfikuje już Prezes Urzędu Regulacji Energetyki w toku postępowania koncesyjnego. Dotyczy to również sprawozdawczości - Przedsiębiorstwo energetyczne posiadające koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, a także podmiot przywożący stosownie do swojej działalności, przekazuje Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki miesięczne sprawozdanie o rodzajach oraz ilości wytworzonych, przywiezionych i wywiezionych paliw ciekłych, a także ich przeznaczeniu - w terminie 20 dni od dnia zakończenia miesiąca, którego dotyczy sprawozdanie. 7. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki prowadzi również jawny i udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej URE rejestr przedsiębiorstw energetycznych posiadających koncesję, zawierający m.in. rodzaj i datę udzielonej koncesji oraz okres, na jaki została wydana, a także aktualną treść koncesji. 8. Zadania realizowane dotychczas przez Dyrektorów Urzędów Morskich mogłyby być	„1d. Koncesja na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi, w tym obrót paliwami ciekłymi z zagranicą albo obrót paliwami gazowymi lub obrót gazem ziemnym z zagranicą, określa również warunki sprzedaży oraz dostawy odpowiednio paliw ciekłych lub gazowych na terenie portów i przystani morskich przeznaczonych do celów żeglugi na statki w rozumieniu ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786).". **3. Wprowadzenie obowiązku sporządzenia, publikacji i aktualizacji na podstawie udzielonych koncesji, wykazu dostawców paliw żeglugowych ze wskazaniem rodzaju dostarczanych paliw oraz lokalizacji portów i przystani morskich, w których dany przedsiębiorca dostarcza paliwa.** Proponuje się dodanie w ustawie Prawo energetyczne art. 43ba w brzmieniu: „Art. 43ba 1. Prezes URE w oparciu o udzielone koncesje, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1-4, prowadzi wykaz przedsiębiorstw energetycznych będących dostawcami paliw ciekłych lub gazowych do statków w rozumieniu ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786). 2. Wykaz, o którym mowa w ust. 1 zawiera: 1) nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz numer telefonu przedsiębiorstwa energetycznego, 2) określenie rodzajów dostarczanych paliw ciekłych lub gazowych z użyciem nomenklatury scalonej (kodów CN) oraz ich nazwy, 3) lokalizację portów, przystani morskich, na terenie/ do których dostarczane są	

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			realizowane przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na następujących zasadach: a. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki w koncesjach na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi, obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, obrót paliwami gazowymi oraz obrót gazem ziemnym z zagranicą, w oparciu o które obecni dostawcy paliw żeglugowych prowadzą sprzedaż tych paliw, będzie weryfikował i potwierdzał w treści koncesji fakt prowadzenia tej działalności oraz wskazywał enumeratywnie porty i przystanie, w której może być to realizowane przez danego dostawcę; b. W oparciu o tak wydane koncesje Prezes Urzędu Regulacji Energetyki będzie tworzył jeden centralny i publicznie dostępny wykaz morskich dostawców paliw żeglugowych w Polsce, które będzie okresowo przekazywał, zgodnie z właściwością miejsca prowadzenia działalności dostawców paliw żeglugowych, do dyrektorów urzędów morskich oraz całościowo do Krajowej Administracji Skarbowej; c. Sprawozdanie z dostaw paliw żeglugowych powinny być składane do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w okresach rocznych (tak jak przed 2019 r.), ponieważ będą skorelowane z miesięczną sprawozdawczością z produkcji i przywozu paliw realizowaną w oparciu o art. 43d Prawa energetycznego (o rodzajach oraz ilości wytworzonych, przywiezionych i wywiezionych paliw ciekłych, a także ich przeznaczeniu); d. Nałożenie na Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki obowiązku przekazywania danych z tych sprawozdań do Urzędów Morskich oraz do Krajowej Administracji Skarbowej, a także ich publikacji na stronie internetowej Urzędu Regulacji Energetyki w miejsce publikacji realizowanej przez ministra właściwego do	poszczególne paliwa ciekłe lub gazowe do statków używanych w środowisku morskim. 3. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, jest jawny i udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej URE. 4. Prezes URE przekazuje nie zwłocznie do dyrektorów urzędów morskich każdą aktualizację wykazu, o którym mowa w ust. 1". **4. Wprowadzenie obowiązku sporządzania rocznych sprawozdań o ilości i rodzajach paliw żeglugowych sprzedanych i dostarczonych przez przedsiębiorstwa energetyczne na podstawie właściwej koncesji do statków morskich, umożliwienie ich składania z wykorzystaniem portalu Platforma Paliwowa oraz odpowiedzialności za niezłożenie sprawozdania lub złożenia sprawozdania zawierającego nieprawdziwe dane.** Proponuje się dodanie art. 43da do ustawy Prawo energetyczne w brzmieniu: „Art.43da. 1. Przedsiębiorstwo energetyczne posiadające koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesję na obrót paliwami ciekłymi , koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, koncesje na obrót paliwami gazowymi, koncesje na obrót gazem ziemnym z zagranicą, stosownie do prowadzonej przez siebie działalności, przekazuje Prezesowi URE, roczne sprawozdanie o rodzajach oraz ilości paliw ciekłych lub gazowych, z wyszczególnieniem ilości paliw ciekłych lub gazowych sprzedanych z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych, sprzedanych w danym roku kalendarzowym w podziale na miesiące do statków w rozumieniu ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, w terminie	

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			spraw gospodarki morskiej (obecnie Ministra Infrastruktury). 9. Tym samym wyeliminowany zostanie dodatkowy względem koncesji paliwowej, obowiązek zgłaszania się dostawców także do właściwych urzędów morskich i aktualizowania danych z tych wykazów. Obecnie łącznie zarejestrowana liczba dostawców paliw żeglugowych wynosi ok. 11 podmiotów, które wszystkie posiadają stosowane koncesje paliwowe. 10. Zaproponowane rozwiązanie nie zmniejszy możliwości analitycznych typowania statków do kontroli jakości paliw żeglugowych. Dyrektorzy urzędów morskich będą mogli korzystać z publicznie dostępnych baz danych Urzędu Regulacji Energetyki oraz sprawozdawczości sprzedaży paliw żeglugowych. Ponadto na podstawie zarządzeń dyrektorów urzędów morskich dot. bezpieczeństwa morskiego, każde rozpoczęcie i zakończenie bunkrowania należy zgłosić do kapitanatu portu. 11. W ramach dodatkowych postulatów w zakresie wzmocnienia nadzoru nad rynkiem paliw żeglugowych proponujemy dołączenie dyrektorów urzędów morskich do mechanizmu tzw. kontroli rozproszonych sektora paliw ciekłych, której istotę oddaje obowiązujący art. 23r Prawa energetycznego, w ramach którego różne organy kontrolujące wymagania określone w przepisach odrębnych (np. prawidłowość funkcjonowania lotniska) sprawdzają także inne podstawowe wymagania, jakie powinien wypełniać dany przedsiębiorca funkcjonujący na rynku paliw ciekłych (posiadanie koncesji).	do końca 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki surowcami energetycznymi określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, kierując się koniecznością ujednolicenia formy i sposobu jego przekazywania. 3. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, przekazuje się w formie dokumentu elektronicznego, opatrzonego kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym lub podpisem osobistym za pośrednictwem portalu Platforma Paliwowa. 4. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 1, Prezes URE sporządza zestawienie danych indywidualnych zawartych w tych sprawozdaniach. 5. Na wniosek dyrektora urzędu morskiego, ministra właściwego do spraw finansów publicznych lub ministra właściwego do spraw gospodarki surowcami energetycznymi, stosownie do wykonywanych przez nich zadań, Prezes URE przekazuje do wnioskującego organu kopie sprawozdań, o których mowa w ust. 1, lub miesięczne zestawienie danych indywidualnych zawartych w tych sprawozdaniach, o których mowa w ust. 3. 6. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 1, Prezes URE ogłasza w Biuletynie Urzędu Regulacji Energetyki całkowite roczne wielkości sprzedaży paliw ciekłych lub gazowych do odbiorców, o których mowa w ust. 1 na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, stosując nazwy oraz klasyfikację Nomenklatury Scalonej (kody CN), w terminie do 30 kwietnia roku kalendarzowego następującego po roku którego dotyczy obowiązek sprawozdawczy. 7. Prezes URE przekazuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej	

AR.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			12. Dodatkowo uznajemy za zasadne wprowadzenie dyrektorów urzędów morskich (obligatoryjnie lub fakultatywnie) do procesu opiniowania wniosków o udzielenie, zmianę, przedłużenie lub cofnięcie koncesji na wytwarzanie, obrót, magazynowanie lub przeładunek paliw ciekłych, a także opiniowania wniosków o udzielenie, zmianę, przedłużenie lub cofnięcie koncesji na obrót paliwami gazowym oraz obrót gazem ziemnym z zagranicą, w zakresie sprzedaży i warunków dostaw paliw na terenie portów i przystani morskich.	roczne podsumowanie informacji o ilości i rodzajach paliw przeznaczonych do użycia przez statki dostarczonych w poszczególnym portach i przystaniach morskich w roku poprzednim oraz aktualną listę działających w Polsce dostawców paliw przeznaczonych do użycia przez statki, w terminie do 30 kwietnia każdego roku." Proponuje się dodanie w ustawie Prawo energetyczne art. 43f ust. 1 lita po tiret drugim tiret trzeci w brzmieniu: „- sprawozdania, o którym mowa w art. 43da ust. 1,". Proponuje się następujące zmiany w art. 56 ustawy Prawo energetyczne: a) W ust. 1 proponuje się dodanie punktów 12ba i 12ca w brzmieniu: „12ba) nie przekazuje w terminie sprawozdania, o którym mowa w art.43da ust.1;" „12ca) przekazuje sprawozdanie, o którym mowa w art. 43da, zawierające nieprawdziwe dane;". b) W ust. 2h proponuje się punktom 4 i 5 nadać brzmienie: „4) pkt 12b - pkt 12ba wynosi 10 000 zł; 5) pkt 12c - pkt 12ca wynosi od 10 000 zł do 50 000 zł". **Dodanie przepisów przejściowych zobowiązujących dostawców paliw żeglugowych do złożenia wniosków o zmianę koncesji, w celu dostosowania jej treści do wymagań dodawanego ust. 1d w art. 35 ustawy Prawo energetyczne, regulujących zasady składania za 2026 r. sprawozdań dostawców**	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
				paliw żeglugowych oraz publikacji wykazów dostawców paliw żeglugowych. „Art. Podmioty, którym Prezes URE udzielił koncesji przed wejściem w życie niniejszej ustawy, składają wniosek o zmianę koncesji w celu dostosowania jej treści do wymogów określonych w art. 35 ust. 1ba ustawy zmienianej w art. ... , w terminie 3 miesięcy po wejściu w życie niniejszej ustawy. Art. Przedsiębiorstwo energetyczne posiadające koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi , lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, koncesje na obrót paliwami gazowymi lub koncesje na obrót gazem ziemnym z zagranicą, stosownie do swojej działalności, przekazuje Prezesowi URE pierwsze sprawozdania, o których mowa w art. 43da ustawy zmienianej w art. 1, za rok 2026 w terminie do 31 marca 2027 r. oraz za pośrednictwem portalu Platforma Paliwowa, za rok 2028 w terminie do 31 marca 2029 r. Art. Dyrektorzy urzędów morskich przekazują do Prezesa URE sprawozdania dostawców paliw żeglugowych złożonych na podstawie art. 13e ustawy zmienianej w art. 1, za rok 2026 w terminie do 31 marca 2027 roku. Art. 1. Prezes URE publikuje po raz pierwszy wykaz, o którym mowa w art. 43ba ustawy zmienianej w art. 1 niniejszej ustawy, do 30 czerwca 2027 r. 2. Do czasu publikacji wykazów, o których mowa w ust. 1 minister właściwy do spraw gospodarki morskiej dyrektorzy urzędów morskich udostępnia listę dostawców działających na obszarze właściwości dyrektora	

AK.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
				urzędu morskiego, o której mowa w art. 13e ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym przed wejściem w życie niniejszej ustawy. Art. Prezes URE publikuje po raz pierwszy dane, o których mowa w art. 43da ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, za rok 2026 w terminie do 30 czerwca 2027 r.	

p.o. Dyrektor Wykonawczy
ds. Regulacji i Zgodności
Aleksandra Karpińska