

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2007 r.

w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żegludowym²⁾

Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Na statku podnoszącym polską banderę, zawartość siarki w dostarczanej paliwie przeznaczonym do użycia poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x) określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, nie może przekraczać 4,5 % m/m, z zastrzeżeniem wyjątków w nim określonych.

2. Na statku podnoszącym polską banderę, zawartość siarki w dostarczanej paliwie przeznaczonym do użycia w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x) określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL lub w porcie państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej, nie może przekraczać 1,5 % m/m.

§ 2.1. Zawartość siarki w paliwie używanym przez wszystkie statki przebywające w polskich obszarach morskich nie może przekraczać 1,5 % m/m.

2. Zawartość siarki w olejach napędowych żegludowych używanych przez wszystkie statki przebywające w polskich obszarach morskich nie może przekraczać 0,10 % m/m.

§ 3. 1. Na statku podnoszącym polską banderę cumującym w porcie państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej oraz na wszystkich statkach cumujących w polskich obszarach morskich, zawartość siarki w dostarczanej paliwie przeznaczonym do użycia nie może przekraczać 0,1 % m/m.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia w zakresie swej regulacji wdrażają postanowienia dyrektywy 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żegludowych (Dz. Urz. UE L 191 z 22.07.2005).

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do:

- 1) statków, które zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów cumują krócej niż dwie godziny;
- 2) statków żeglugi śródlądowej posiadających dokumenty zgodności z Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), w czasie gdy znajdują się na morzu;
- 3) statków, które podczas cumowania w porcie wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z nabrzeża.

3. W przypadku używania paliwa nie spełniającego wymagań określonych w ust. 1, zmiana paliwa następuje niezwłocznie po przybyciu statku na miejsce cumowania, z uwzględnieniem wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa.

§ 4. Zawartość siarki w dostarczonym paliwie przeznaczonym do użycia na statku oznacza się w sposób określony w Polskich Normach³⁾.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 3, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.⁴⁾.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER GOSPODARKI

³⁾ Sposób oznaczania zawartości siarki określa norma PN-EN ISO 8754 - "Ropa naftowa i produkty podobne. Oznaczanie zawartości siarki. Metoda spektrometrii fluorescencji rentgenowskiej z dyspersją energii".

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 4 maja 2006 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie dostarczonym na statek (Dz. U. Nr 79, poz. 555), które utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 43 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 76, poz. 1238).

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 13 f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.), którego brzmienie zostało zmienione przez art. 8 ust. 6 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 176, poz. 1238), minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest obowiązany do określenia dopuszczalnego poziomu zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

W znowelizowanej ustawie o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki zdefiniowano pojęcie paliwa żeglugowego. W następstwie tego zostało zmienione brzmienie delegacji z art. 13f ust. 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki. W konsekwencji zaszła konieczności zmiany rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 4 maja 2006 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie dostarczonym na statek (Dz. U. Nr 79, poz. 555).

Regulacja taka wynika z:

- implementacji Konwencji MARPOL (Załącznik VI ratyfikowany 14 lutego br. wszedł w życie dnia 19 maja 2005 r. a wobec Rzeczypospolitej Polskiej – 29 lipca 2005 r.) oraz przygotowania do implementacji będącej w końcowym etapie opracowania (Dz.U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1680).
- dyrektywy 2005/33 WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Oba akty w różnych zakresach ustanawiają ograniczenia zawartości siarki w rzeczonych paliwach.

Projektowane rozporządzenie wprowadza ograniczenia zawartości siarki w wysokości:

- 4,5% dla polskich statków poruszających się poza obszarami kontroli związków siarki,
- 1,5% dla wszystkich statków w obszarze kontroli związków siarki,
- 0,1% dla wszystkich statków cumujących przy nabrzeżu lub kotwiczących na redach.
- 0,1% dla wszystkich statków przebywających w polskich obszarach morskich używających olejów napędowych żeglugowych

Projektowane rozporządzenie, wskazując dopuszczalną zawartość siarki w paliwie żegludowym, określa jednocześnie te same wartości dla paliwa używanego na statkach polskiej bandery oraz przebywających w polskich obszarach morskich. Wynika to z treści art. 13c znowelizowanej ustawy, który stanowi, że „zabrania się na statkach (...) używania paliwa niespełniającego wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3.”.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera norm technicznych podlegających procedurze notyfikacji, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 z późn. zm.).

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności loobingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel projektowanej regulacji.

Projektowane rozporządzenie ma na celu wdrożenie do krajowego prawodawstwa wymagań określonych w prawie Unii Europejskiej, dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

2. Zakres oddziaływania.

Projektowana regulacja oddziałuje na statki podnoszące polską banderę oraz przebywające na polskich obszarach morskich.

3. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia poddany został konsultacjom z:

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

Do projektu rozporządzenia nie zostały zgłoszone uwagi, które wymagałyby zmian lub uszczegółowienia projektowanych przepisów.

4. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

Określenie dopuszczalnej zawartości siarki w paliwie wymusi stosowanie na statkach paliw o niższej zawartości siarki niż w stosowanych dotychczas. Może to mieć także wpływ na wydatki sektora przedsiębiorstw.

Obecnie różnica w cenie paliw zawierających siarkę w ilości 3,5% oraz 1% wynosi ok. 8%.

W lutym 2007 r. cena paliwa o zawartości siarki 3,5% u polskiego dostawcy Ship-service oscylowała wokół 178 USD za tonę.

Natomiast cena takiego samego paliwa na giełdzie w Rotterdamie wynosiła 164 USD, a paliwa o zawartości siarki 1% - 178 USD.

Cena paliwa o zawartości siarki 1,5% wzięwszy pod uwagę koszty pośredników, powinna utrzymywać się odpowiednio na poziomie poniżej ceny paliwa o zawartości siarki 1%.

5. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na wydatki budżetu i sektora publicznego. Koszty związane z ustanowieniem systemu kontroli paliw w zakresie zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia zostały określone w uzasadnieniu do nowelizacji ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, w której ustanowiono tenże system.

6. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

7. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

Proponowane zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

8. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Brak wpływu na sytuację i rozwój regionów.

9. Wpływ regulacji na stan środowiska.

Regulacja stanowi prawo z zakresu ochrony środowiska. Celem aktu jest poprawa stanu środowiska naturalnego przez ograniczenie emisji związków siarki do atmosfery, będących przyczyną tzw. „kwaśnych deszczy”.

Efektywna egzekucja przepisów rozporządzenia oraz ww. aktów powiązanych pozwoli na ochronę środowiska obszaru Morza Bałtyckiego, zarówno w powietrzu, jak i w wodzie.