

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 23 grudnia 2010 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki
w paliwie żeglugowym**

Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. Nr 58, poz. 477) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1.1. Na statku podnoszącym polską banderę zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x) określonych w Załączniku VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”, z zastrzeżeniem wyjątków w nim określonych, nie może przekraczać:

- 1) 4,5 % m/m do dnia 31 grudnia 2011 r.;
- 2) 3,5 % m/m od dnia 1 stycznia 2012 r.

2. Na statku podnoszącym polską banderę zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x), określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, nie może przekraczać 1,0 % m/m.”;

2) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich nie może przekraczać 1,0 % m/m.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER GOSPODARKI

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, 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).

UZASADNIENIE

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, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wymagania dotyczące zawartości siarki w paliwie żeglugowym, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. Nr 58, poz. 477), zwanym dalej „rozporządzeniem”, określone zostały poziomy zawartości siarki w paliwach żeglugowych używanych odpowiednio poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x), jak i w granicach tych obszarów.

Wyżej wymienione regulacje wynikały z konieczności implementacji przepisów:

- Załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”,
- dyrektywy 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 191 z 22.7.2005, str. 59, z późn. zm.).

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

Rozporządzenie wprowadza ograniczenia zawartości siarki w wysokości:

- 3,5% od dnia 1 stycznia 2012 r. - dla polskich statków poruszających się poza obszarami kontroli związków siarki,
- 1,0% dla polskich statków w obszarze kontroli związków siarki oraz dla wszystkich statków przebywających w polskich obszarach morskich.

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

Rozporządzenie wskazując dopuszczalną zawartość siarki w paliwie żeglugowym, określa jednocześnie te same wartości dla paliwa używanego na statkach polskiej bandery oraz przebywających w polskich obszarach morskich. Wynika to z treści art. 13c ustawy, który stanowi, że „zabrania się na statkach (...)”

używania paliwa niespełniającego wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3.”.

Późniejsze terminy wejścia w życie ograniczeń zawartości siarki określone w rozporządzeniu są zgodne z terminami określonymi w zmienionym Rezolucją **MEPC.176(58)** prawidło 14 Załącznika VI do Konwencji MARPOL.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie wprowadza bardziej rygorystyczne wymagania zawartości siarki w paliwie żeglugowym niż określone w przepisach Unii Europejskiej, Jednak, art. 4a dyrektywy 2005/33/WE wskazuje, że „państwa członkowskie podjęmą wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby paliwa żeglugowe *nie były stosowane* na ich morskich wodach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SO_x, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza 1,5 % na jednostkę masy. Dotyczy to wszelkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Wspólnotą”. Przepis ten wyraźnie wskazuje limit jakiego zawartość siarki w paliwie przekroczyć nie może, natomiast w żadnym punkcie tego przepisu, jak i w innych przepisach dyrektywa 2005/33/WE nie zabrania państwom członkowskim zaostżenia przepisów w tym względzie. W następnym art. 4b dyrektywa 2005/33/WE wyraźnie wskazuje tendencję do podejmowania kroków w celu zmniejszania zawartości siarki w stosowanych, jak i wprowadzanych na rynek paliwach żeglugowych do 0,1 %. W związku z powyższym, zdaniem Departamentu Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Infrastruktury prawo międzynarodowe, jak i prawo UE w powyższych kwestiach odznacza się podobną tendencją zmierzającą do zaostżenia wymagań co do zawartości siarki w paliwach żeglugowych. W związku z powyższym, oraz mając jednocześnie na względzie realizację polityki ochrony środowiska określoną przez instytucje międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest aktywną stroną, nie ma przeciwwskazań do zastosowania limitów określonych w zmienionym Załączniku VI do Konwencji MARPOL.

Nie ma konieczności zamieszczania w rozporządzeniu przepisów przejściowych. Regulacje w nim zawarte wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Wskazany w rozporządzeniu termin 14 dni jest wystarczający dla zainteresowanych podmiotów, aby wprowadzić zmianę używanego przez nich paliwa żeglugowego. Ponadto, na etapie prac nad zmianą Załącznika VI do Konwencji MARPOL w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) propozycje zmian były konsultowane z całym środowiskiem żeglugowym (armatorzy, dostawcy paliw, porty, administracja morska itp.) w ramach krajowych sekcji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO. Ponadto, klasyfikatorzy (np. PRS S.A.) informacje o zmianach zamieścili na swoich stronach internetowych informując o wymaganiach, które zaczną obowiązywać od dnia 1 lipca 2010 r. Zatem ponieważ sektor żeglugowy był powiadomiony o nowych wymaganiach znacznie wcześniej, dodatkowy czas na dostosowanie nie jest konieczny, a zakupione wcześniej zapasy paliwa o zawartości siarki przekraczającej 1,0% m/m będą mogły zostać wykorzystane poza obszarami emisji tlenków siarki.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), rozporządzenie z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych zostało udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel regulacji

Rozporządzenie ma na celu wdrożenie do krajowego porządku prawnego wymagań określonych w prawie międzynarodowym przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

2. Podmioty na które oddziałuje regulacja

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

3. Konsultacje i wyniki przeprowadzonych konsultacji

Rozporządzenie zostało poddane 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 rozporządzenia zostały zgłoszone uwagi, które wymagały zmian i uszczegółowienia przepisów. Zrezygnowano z wprowadzenia limitu zawartości siarki we wszystkich paliwach żeglugowych używanych w granicach ECA (obszarach kontroli emisji tlenków siarki SOx) i w polskich obszarach morskich wynoszącego 0,1% m/m od dnia 1 stycznia 2015 r. Wprowadzenie tego limitu jest kwestionowane przez wiele międzynarodowych organizacji, zrzeszających armatorów (ECSA) i porty (BPO), a także przez niektóre kraje skandynawskie. Taki limit będzie oznaczać konieczność spalania w silnikach głównych żeglugowego oleju napędowego (MGO), gdyż produkcja ciężkich olejów opałowych z tak niską siarką (LSFO) jest absolutnie nieopłacalna, a nawet technologicznie niemożliwa. Aktualny stosunek cen MGO do HSFO 3% wynosi ponad 1,5. W przeszłości osiągał już poziomy powyżej 2,0 i z dużym prawdopodobieństwem stanie się tak ponownie przy wzroście rynkowego popytu na MGO. W konsekwencji armatorzy pływający w ECA będą płacić za paliwo ponad dwukrotnie drożej niż ich konkurenci pływający poza ECA (tam będzie można spalać paliwa z siarką do 3,5%). Zdaniem międzynarodowych organizacji należy rozważyć, czy wprowadzanie regulacji, które w całości obciążają wyższym kosztem paliw przedsiębiorstwa armatorskie eksploatujące statki na Bałtyku i Morzu Północnym, nie rekompensując tego w żaden sposób armatorom, są zgodne z zasadą równej konkurencji w UE. Problem ten szczególnie podnosi

przemysł fiński. Znacznie wyższe ceny paliwa wpłyną niewątpliwie na podniesienie stawek przewozowych polskich linii promowych PŻB, Unity Line czy ESL, a także stawek frachtowych wszystkich statków zawijających do ECA w porównaniu z tymi, które do niej nie wpłyną. Może to np.: skutkować pewnym przesunięciem szlaków ładunkowych z północy na południe Europy (Morze Śródziemne nie jest objęte ECA), czyli zmniejszeniem masy ładunkowej w portach północnej Europy, w tym w Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z tym, że termin wprowadzenia limitu zawartości siarki we wszystkich paliwach żeglugowych, używanych w granicach ECA (obszarach kontroli emisji tlenków siarki SO_x) i w polskich obszarach morskich, wynoszącego 0,1% m/m od dnia 1 stycznia 2015 r. jest nadal przedmiotem dyskusji na szczęblu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zrezygnowano z wprowadzenia tej regulacji do zmienianego rozporządzenia.

W efekcie zgłoszonych uwag zrezygnowano również z wprowadzenia limitu zawartości siarki w oleju żeglugowym typu diesel (Marine Diesel Oil – MDO), wprowadzanym do obrotu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wynoszącego 1.0% m/m od dnia 1 lipca 2010 r., ponieważ proponowany wcześniej przepis nie odpowiadał obecnie obowiązującym przepisom Załącznika VI do MARPOL (rezolucja MEPC.176(58), jak i przepisom dyrektywy 2005/33/WE. Zwrócono uwagę, że po dniu 1 lipca 2010 r. na wodach poza obszarami ECA statki będą mogły ciągle używać paliwa z siarką do 4,5% (od dnia 1 stycznia 2012 r. - 3,5%), w związku z czym na rynku europejskim (i polskim) będzie występował popyt na paliwo DMB i DMC do 1,5% - gdyż statki będą chciały je zamawiać w celu spalania w silnikach pomocniczych poza ECA. Dlatego uniemożliwienie wprowadzenia do obrotu takich paliw na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej postawiłoby polskich dostawców paliw żeglugowych w gorszej konkurencyjnej sytuacji od ich zagranicznych odpowiedników, którzy będą ciągle mogli takie paliwa sprzedawać. Dyrektywa 2005/33/WE wprowadza limit siarki dla paliw typu DMB i DMC wprowadzanych na europejski rynek do 1,5% i Rzeczpospolita Polska nie powinna być w tym względzie bardziej rygorystyczna niż inne kraje UE. Dlatego zdecydowano o wykreśleniu tego przepisu w obecnie zmienianym rozporządzeniu.

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

Wejście w życie regulacji nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

Rynek paliw bunkrowych na świecie jest bardzo konkurencyjny. Praktycznie w każdym porcie świata statki mogą zaopatrzyć się w paliwo. Prowadzi to do stałego porównywania cen przez armatorów żeglugi międzynarodowej. Dzięki temu mogą

wybrać najtańszy port w konkretnej podróży statku. Dlatego ceny paliw w różnych portach nieznacznie się różnią. W rejonie Północnej Europy najtaniej można kupić paliwa żeglugowe w St. Petersburgu (w Federacji Rosyjskiej wszystkie paliwa są generalnie najtańsze w Europie) oraz w Rotterdamie. Ceny w powyższym zakresie wynikają z tego, że jest to największy rynek w jednym porcie. Rotterdam jest największym portem ładunkowym Europy.

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

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

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

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

Obecnie różnica cen pomiędzy paliwem z zawartością siarki: 1,5% i 3,5% jest zmienna, ale mieści się w przedziale \$20-\$40 za jedną tonę, czyli różnica w cenie wynosi około 7%.

Średnia cena sprzedaży paliwa w polskich portach z zawartością siarki do 1,5% wynosi około \$510-\$520 za tonę.

Natomiast średnia cena sprzedaży paliwa w polskich portach z zawartością siarki do 3,5% wynosi około \$475-\$485 za tonę.

Brak jest bezpośredniego odniesienia cen sprzedaży do notowań giełdowych. Natomiast przyjmując, iż np.: port Rotterdam jest największym portem w Europie Północnej i można przyjąć, iż średnia cena sprzedaży paliwa w Rotterdamie z zawartością siarki do 1,5% wynosi około \$485-\$495 za tonę. Natomiast średnia

cena dla paliwa z zawartością siarki do 3,5% kształtuje się na poziomie \$460-\$465 za tonę.

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%.

Szacunkowy wzrost kosztów paliwa spowodowany zmniejszeniem dopuszczalnej zawartości siarki z 1,5% do 1,0% wyniesie, wg różnych szacunków, od kilku do ponad dwudziestu procent. Ponadto, armatorzy poniosą dodatkowe koszty związane z obsługą silników okrętowych, zmianą olejów smarnych czy koniecznością stosowania dodatków do paliw. Powyższe regulacje, choć trudne do zaakceptowania przez armatorów ze względów ekonomicznych, nie wywołają poważnych skutków technicznych i nie spowodują istotnych zmian w eksploatacji siłowni okrętowych.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Brak wpływu na sytuację i rozwój regionów.