

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 106)
z dnia 25 marca 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 106)

25 marca 2026 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Szymańskiego (Konfederacja)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

- **pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2317).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Edyta Tuszyńska** doradca prawny w Departamencie Zasobów Naturalnych Najwyższej Izby Kontroli, **Dariusz Hołub** kierownik Zespołu Legislacji Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Agata Miecznikowska** specjalista do spraw ochrony środowiska w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA, **Jakub Kawecki** ekspert w Dziale Regulacji Rynku Paliw Alternatywnych i Petrochemii Orlen SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Andrzej Kniaziowski, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki, Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam posłów oraz zaproszonych gości.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2317). Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Marszałek Sejmu skierował 11 marca bieżącego roku powyższy projekt ustawy do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej do pierwszego czytania z jednoczesnym wyznaczeniem terminu przedstawienia sprawozdania do 13 kwietnia bieżącego roku. Przypominam, że zgodnie z art. 39 ust. 1 regulaminu Sejmu, pierwsze czytanie projektu ustawy obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę w sprawie ogólnych zasad projektu oraz pytania posłów i odpowiedzi wnioskodawcy. Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2317. Bardzo proszę pana ministra Arkadiusza Marchewkę o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, w ramach pierwszego czytania projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw przedstawimy jego założenia. Przede wszystkim chciałbym powiedzieć, że głównym celem projektu ustawy jest zapewnienie stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE. Chodzi o rozporządzenie Fuel EU Maritime, które wyznacza armatorom statków powyżej 5000 GT zawijających do europejskich portów cele związane z redukcją intensywności emisji gazów cieplarnianych, które pochodzą ze zużycia energii na statku. Generalnym przesłaniem rozporządzenia jest promowanie wykorzystania odnawialnych, niskoemisyjnych paliw i czystych technologii energetycznych na statkach po to, żeby wspierać dekarbonizację żeglugi. Zastosowano tutaj podejście oparte na celach, jak też neutralne pod względem technologicznym.

Przedstawiając kilka szczegółów, Fuel EU Maritime określa maksymalne limity średniej rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii przez

statki. Chodzi tutaj o statki o pojemności brutto powyżej 5000 GT, które zawijają do portów europejskich. Jest to niezależne od tego, jaka bandera powiewa na tych statkach. Rozporządzenie ustanawia wymogi stopniowej redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych z paliw wykorzystywanych w sektorze morskim, poczynając od redukcji o 2% w latach 2025-2030, następnie o 6% od roku 2030 i dużo większe, do blisko 80% w 2050 r. Wymagania obejmują zarówno emisję dwutlenku węgla, jak i innych gazów cieplarnianych, czyli metanu i podtlenku azotu. Obejmują cały cykl życia paliw na zasadzie od źródła do kilwatera, czyli z uwzględnieniem zarówno procesu produkcji energii, transportu i dystrybucji, zanim paliwo trafi do zbiornika paliwa na statku, jak i samego wykorzystania już bezpośrednio na jego pokładzie.

Tutaj chcę państwu powiedzieć, że rozporządzenie Fuel EU stosuje się już bezpośrednio. Natomiast z punktu widzenia prawa polskiego niezbędne jest, żeby przygotować przepisy, które pozwolą armatorom uzyskiwać świadectwa zgodności dla statków, które posiadają, tak żeby wskazywać, że jest osiągany odpowiedni wskaźnik w związku z emisją zanieczyszczeń do atmosfery. W tym wypadku realizowane jest to w taki sposób, że jest akredytowany przedstawiciel nazywany weryfikatorem. Są różne podmioty, w tym podmioty polskie, które mogą robić takie rzeczy. Jeżeli okazałoby się, że w ciągu roku armator nie uzyskał świadectwa zgodności, czyli emisja przekraczała założenia, które zostały wskazane w przepisach prawa, wtedy musi mieć możliwość opłacenia opłaty, która wynika ze zwiększonej emisji. Będą to mogły robić urzędy morskie, tak jak wskazaliśmy w projekcie ustawy.

Bezpośrednio ustawa dotyczy rozporządzenia Fuel EU. Jest ono stosowane bezpośrednio, natomiast jesteśmy zobowiązani do tego, żeby stworzyć odpowiednie przepisy prawa, tak żeby armatorzy, którzy korzystają i wpływają do naszych portów polskich, a w sumie do portów europejskich, ale tutaj chodzi o najważniejsze porty polskie, byli do tego przygotowani i mieli możliwość odwołania się, jak również płacenia dodatkowych opłat za nierealizowanie wskaźników.

I to tyle tytułem wprowadzenia. Projekt został skonsultowany z przedstawicielami armatorów. Bardzo proszę Wysoką Komisję o przyjęcie projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Otwieram debatę w sprawie ogólnych zasad projektu ustawy. Teraz już można.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy opinie armatorów są gdzieś dołączone? Czy oprócz tego, że w uzasadnieniu jest to wspomniane, państwo macie te opinie?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, jest raport z konsultacji społecznych. Nie było negatywnych opinii do projektu.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, nie, chodzi mi o opinie, żeby wiedzieć, jakie są argumenty za, przeciw, co tam jest napisane, żeby się z tym zapoznać. Mamy raptem kilku armatorów, więc chyba można poprosić o opinie, które wynikały z konsultacji. Chciałabym wiedzieć. Ja na słowo mogę uwierzyć panu ministrowi. Jak popytam znajomych, to też wyrobię sobie zdanie, ale chodzi mi o dokument. Chciałabym prosić o opinię bądź stanowisko, które armatorzy do państwa przysłali czy wyrazili. Rozumiem, że gdzieś można to przeczytać i ktoś się pod tym podpisał.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście na stronach Rządowego Centrum Legislacji jest wskazany cały proces konsultacji publicznych. Jest on jawny, dostępny dla każdego. Oczywiście możemy pani posłance przekazać te materiały.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. Pani poseł, ja nie odmieniam. Rozumiem, że dzisiaj będzie to możliwe. Zaraz. Dobrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, mam pytanie ogólne do projektu. Jestem zainteresowany trochę pełniejszym uzasadnieniem celu wprowadzenia projektu, ponieważ przez ostatnie, zależy kto, niektórzy przez lata, niektórzy przez tygodnie mówią o pewnej potrzebie zrewidowania polityk klimatycznych, które wpływają bardzo mocno na obniżenie konkurencyjności gospodarki

unijnej, w tym polskiej. Przedłożony projekt dotyczy jednak wymogów emisyjnych, włącza transport morski do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, co najprawdopodobniej będzie skutkować dalszym pogorszeniem konkurencyjności. W związku z tym zastanawiam się, czy w obliczu, wydawałoby się, już wiedzy powszechnej o szkodliwości tego rodzaju sztucznych i niepotrzebnych systemów zasadne jest dołączanie kolejnej branży gospodarki do tak funkcjonującego systemu. Pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dołączam się, dlatego że kiedy pytałam o opinie, pan minister sprytnie powiedział, że nie ma negatywnych, ale chodzi mi właśnie o wyrażenie jakichś zastrzeżeń lub ewentualnie zaznaczenie w opiniach, gdyż nie chce mi się wierzyć, że tak nie jest, że armatorzy będą mieli wyższe koszty, będą musieli przeprowadzać zmiany konstrukcyjne, i silników, i paliwa. Nie zawsze idzie to w parze z tym, że są to rzeczy możliwe do osiągnięcia. Przy zamawianiu nowych statków, jeżeli byłyby zamawiane, też są to wyższe koszty. Więc chciałabym poznać opinie, dołączając się do pytania pana przewodniczącego, żeby wyluszczył pan, zanim sama sobie to przeczytam, zastrzeżenia czy obawy o wzrosty kosztów funkcjonowania armatorów. Czy państwo mogli tutaj przytoczyć ewentualne obawy?

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, panie przewodniczący, może doprecyzuję. Ustawa tworzy ramy prawne do funkcjonowania dla organizacji i organów państwowych, jakimi są między innymi urzędy morskie. Zapisane kwestie związane z rozporządzeniem Fuel EU są to wytyczne, które zostały przyjęte w ramach rozporządzenia. Rozporządzenie stosuje się bezpośrednio. Bez względu na to, czy byśmy przyjęli projekt ustawy czy nie, to przepisy te obowiązują, armatorzy muszą się do nich stosować. My natomiast tą ustawą tworzymy ramy prawne, które w momencie, w którym armator nie spełni danych wskaźników, pozwalają, żeby mógł prowadzić działalność polegającą na zawijaniu do europejskich portów.

Dzisiaj mamy taką oto sytuację. Jest armator, który wybiera sobie akredytowanego weryfikatora i przez rok składa wszystkie raporty dotyczące tego, z jakiego paliwa korzysta, jakie są emisje spalin. Chodzi o intensywność emisji paliw do atmosfery. W 2025 r. było to już realizowane. Od połowy tego roku musimy mieć przepisy, które pozwolą armatorowi na prowadzenie dalszej działalności. Jeżeli okazałoby się, że wskaźniki nie są spełnione, wtedy armator udaje się do urzędu morskiego, zgodnie z rozporządzeniem europejskim, uiszcza jakąś opłatę i dostaje pozwolenie na zawijanie do portów europejskich. Jeżeli okazałoby się, że nie mieliśmy tej ustawy, a rozporządzenie przecież funkcjonuje, dlatego że stosuje się je bezpośrednio, to armator po przekroczeniu wskaźników nie miałby możliwości zawijania do europejskich portów. Tą ustawą tak naprawdę tworzymy ramy prawne, które pozwalają urzędowi morskiemu podsumować proces i dać armatorowi zielone światło do tego, żeby dalej pływał do europejskich portów. Jeżeli nie zrobiłby tego, nie miałby pozwolenia, to przepisy, które wynikają między innymi z Port State Control, mogłyby zatrzymać statek, a mówiąc wprost, zakazać mu wejścia do jakiegokolwiek europejskiego portu.

Natomiast co do ETS-ów, projekt nie jest w żaden sposób związany z handlem czy zakupem emisji. W ogóle nie dotyczy to tego projektu. Przepisy Fuel EU Maritime, które są częścią pakietu Fit for 55, zostały przyjęte kilka lat temu w czasie poprzedniej kadencji. Tylko tyle chcę państwu powiedzieć. Tak naprawdę to, co robimy dzisiaj, to dajemy urzędowi morskiemu narzędzia do tego, żeby mogły weryfikować dane, które są dostarczane przez armatorów od weryfikatorów. Gdyby się okazało, że armator przekroczył wskaźniki, po uiszczeniu opłaty może dalej prowadzić działalność. Gdybyśmy tych przepisów nie mieli, to Port State Control w jakimkolwiek europejskim porcie mógłby zatrzymać statki, uniemożliwić im żeglugę i prowadzenie działalności. Projekt naszej ustawy dotyczy tylko i wyłącznie ram prawnych dla organów administracji morskiej do tego, żeby wydawał niezbędne pozwolenia na prowadzenie działalności w momencie, w którym armator dostałby od weryfikatora informację o tym, że przekroczył emisję wyżej zakładanych wskaźników.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pani dyrektor Sonia Knobloch-Sieradzka, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, uzupełni te kwestie od strony technicznej.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Sonia Knobloch-Sieradzka:

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Panie przewodniczący, szanowni państwo, może odrobinę więcej szczegółów. Od 2025 r. przepisy weszły w życie jako wymóg dla wszystkich armatorów. Wszyscy armatorzy europejscy są przypisani do państwa administrującego. Jest to podstawowa różnica w rozporządzeniu, dlatego że jesteśmy przyzwyczajeni, jeżeli chodzi o przepisy morskie, że odnosimy się do państwa bandery statku. Rozporządzenie Fuel EU Maritime wskazuje państwo administrujące. Polska jest państwem administrującym dla wszystkich armatorów, którzy mają siedzibę na terenie RP. Oznacza to, że będziemy musieli wydawać dokumenty zgodności Fuel EU, o których mówił pan minister, dla wszystkich armatorów, którzy mają siedzibę na terytorium RP. Dodatkowo jesteśmy państwem administrującym dla wszystkich armatorów, którzy mają siedzibę poza krajami Unii Europejskiej i którzy w ostatnich czterech latach najczęściej zawijali do portów, właśnie polskich portów bądź też dla tych, którzy nie mieli wystarczająco dużo zawinięć w ostatnich czterech latach, a ich pierwsze zawinięcie – jest to ostatnie kryterium – nastąpiło do portu polskiego.

We wszystkich portach europejskich, niezależnie od bandery statku, od 1 lipca 2027 r., tak jak powiedział pan minister, będzie wymagany dokument zgodności Fuel EU. Przez cały 2025 r., zgodnie z wymogami rozporządzenia, armatorzy dokładnie monitorowali emisję zgodnie z uzgodnionymi planami. Wybrali weryfikatora, który uzgodnił plan monitorowania emisji, monitorowali emisję, raportowali. Do 31 stycznia byli obowiązani przekazać raporty do bazy danych Fuel EU. Jest to ogólne europejskie narzędzie administrowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego. Do 31 marca, więc w najbliższym czasie, raporty będą musiały zostać zweryfikowane przez weryfikatora wybranego przez armatora. Weryfikatorami są uznane organizacje. Są to jednostki akredytowane przez jednostki krajowe. W Polsce jest to Polskie Centrum Akredytacji. Podmiotem akredytowanym jest Polski Rejestr Statków. Natomiast armator ma dowolność wybrania weryfikatora, niezależnie od tego, który kraj członkowski Unii Europejskiej akredytował danego weryfikatora.

Nasi polscy armatorzy wybrali weryfikatorów, raportowali emisję, złożyli raporty z emisji. Teraz weryfikatorzy wyliczą salda zgodności. Po wyliczeniu sald zgodności, jeżeli okaże się, że wszystkie cele rozporządzenia Fuel EU Maritime zostały zrealizowane, wystawią dokument zgodności. Jeżeli nie zostały zrealizowane, weryfikatorzy, zgodnie z dokładnymi narzędziami zawartymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia, wyliczą wysokość kary. Słowo „kara” jest tu trochę mylące, jest to opłata Fuel EU. Stosując dalej terminologię z ustawy, po opłaceniu kary Fuel EU armator będzie mógł uzyskać dokument zgodności Fuel EU, który pozwoli mu potwierdzić, że zrealizował wymogi rozporządzenia i może wpływać do wszystkich portów europejskich.

Co jest istotne, kary wymierzone raz na rok zasila fundusze. Każde państwo członkowskie musi ustalić mechanizm związany z dalszą dystrybucją środków. W Polsce wszystkie kary Fuel EU, które zostaną nałożone na armatorów podlegających Polsce jako państwu administrującemu, czyli zarówno od naszych armatorów, jak i od armatorów, którzy mają siedzibę poza Unią Europejską, ale zostali przypisani do naszego kraju, wszystkie pieniądze zostaną przekazane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który utworzy programy priorytetowe dedykowane wyłącznie dekarbonizacji floty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Jeszcze jakieś głosy? Nie widzę. Nie widzę żadnego pytania dodatkowego. A zatem zamykam dyskusję.

Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2317.

Do protokołu zgłaszam, że fundamentalnie nie zgadzam się z polityką klimatyczną Unii Europejskiej oraz z omawianym rozporządzeniem Fuel EU. Nie zwykłem legitymizować swoją działalnością wszelkich konstrukcji prawnych, które miałyby utrwalać tego rodzaju politykę. Zatem zgłaszam wniosek formalny o odrzucenie projektu w pierwszym czytaniu.

Zarządzam głosowanie. Głosujemy poprzez podniesienie ręki.

Kto z pań i panów posłów jest za odrzuceniem projektu z druku nr 2317 w pierwszym czytaniu? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Przepraszam, kto jest przeciw wnioskowi o odrzucenie

projektu nr 2317 w pierwszym czytaniu? Kto się wstrzymał w sprawie wniosku o odrzucenie projektu z druku nr 2317 w pierwszym czytaniu? Dziękuję bardzo. Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Andrzej Kniaziowski:

6 posłów głosowało za, 5 było przeciw, żaden nie wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

A zatem stwierdzam, że wniosek o odrzucenie projektu z druku nr 2317 w pierwszym czytaniu uzyskał większość.

W przypadku przyjęcia wniosku o odrzucenie trzeba jeszcze wybrać posła sprawozdawcę, który przedstawi sprawozdanie Komisji, czyli wniosek o odrzucenie na posiedzeniu plenarnym Sejmu. Czy są jakieś propozycje?

Posel Jarosław Wałęsa (KO):

Zgłaszam posła Łackiego.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proponuję pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Mamy dwie kandydatury. Grupa posłów zgłosiła moją kandydaturę. Pan poseł Jarosław Wałęsa zgłosił kandydaturę pana posła Artura Łackiego. A zatem, jak się państwo domyślicie, musimy rozstrzygnąć w drodze głosowania.

Kto z pań i panów posłów jest za kandydaturą pana posła Artura Łackiego na sprawozdawcę? Dziękuję. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Andrzej Kniaziowski:

5 posłów głosowało za, 6 było przeciw, żaden nie wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Kandydatura nie uzyskała większości.

A zatem przechodzimy do głosowania nad kandydaturą zgłoszoną w drugiej kolejności, nad moją kandydaturą.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem mojej kandydatury na posła sprawozdawcę? Kto z pań i panów posłów jest przeciwko tej kandydaturze? Kto się wstrzymał? Uprzejmie proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Andrzej Kniaziowski:

6 posłów głosowało za, żaden nie był przeciw, 4 wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

A zatem moja kandydatura na posła sprawozdawcę uzyskała większość.

Na tym kończymy. Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.