

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 78)
z dnia 23 lipca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 78)

23 lipca 2025 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat implementacji Europejskiego Zielonego Ładu w gospodarce morskiej – analiza ryzyka i skutków związanych z dostosowaniem do nowych regulacji oraz ich wpływu na konkurencyjność sektora transportu morskiego i śródlądowego.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Sonia Knobloch-Sieradzka** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Janusz Pilitowski** zastępca dyrektora Departamentu Odnawialnych Źródeł Energii oraz **Paweł Różycki** zastępca dyrektora Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Kornel Drabarek** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Dariusz Doskocz** prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P., **Katarzyna Szczecińska** kierownik Działu Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych.

W posiedzeniu udział wzięła pracownica Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni, chyba powoli zaczynamy. Jest sześć po... Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku obrad mamy rozpatrzenie informacji na temat implementacji Europejskiego Zielonego Ładu w gospodarce morskiej – analiza ryzyka i skutków związanych z dostosowaniem do nowych regulacji oraz ich wpływu na konkurencyjność sektora transportu morskiego i śródlądowego.

Z bólem zauważam, że nie ma z nami nikogo w randze sekretarza stanu. Pan minister Marchewka dopiero co wrócił z podróży do Japonii, z wyjazdu służbowego, podróż to złe słowo, więc jest w pewien sposób usprawiedliwiony. Natomiast nie wiem, jaki jest powód, że nie ma nikogo z resortu klimatu i środowiska. Rozumiem, że może być to związane z rozsadami rządowymi, aczkolwiek nie otrzymałem wyjaśnienia oficjalną drogą, dlaczego nikogo nie ma.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Minister się nie zmienił.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wiceminister się zmienił. Obowiązkiem ministrów jest przychodzić na posiedzenia komisji sejmowych. Było ono zapowiedziane dawno temu. Przykro mi zauważyć, że żadnego oficjalnego powodu, dlaczego nie ma nikogo z państwa resortu, nie otrzymałem. Ale dziękuję państwu urzędnikom, że państwo jesteście. Mam nadzieję, że odpowiecie na wszystkie pytania, chociaż pewnie nie będzie to łatwe. Dobrze. Szanowni państwo, rozpocznie pani dyrektor z Ministerstwa Infrastruktury. Bardzo proszę zawsze przedstawić się na początku.

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

Sonia Knobloch-Sieradzka, zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury.

Przedstawiliśmy dosyć wyczerpującą informację w piśmie, więc może pozwolę sobie skrótowo omówić najważniejsze regulacje z punktu widzenia ministra infrastruktury. Może zacznę od podkreślenia, że za całościowe wdrożenie Europejskiego Zielonego Ładu i pakietów Fit for 55 na poziomie krajowym odpowiada Ministerstwo Klimatu i Środowiska. Celem Europejskiego

Zielonego Ładu jest osiągnięcie neutralności klimatycznej w Unii Europejskiej do 2050 r. Dokument został ogłoszony w grudniu 2019 r., a w grudniu 2020 r. szefowie państw i rządów Unii Europejskiej na forum Rady Europejskiej zatwierdzili wiążący unijny cel redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do 2030 r. w porównaniu z rokiem 1990. W piśmie wyczerpująco... Myślę, że tutaj też bardziej właściwy będzie minister klimatu i środowiska, ja może podsumuję, jak wyglądają prace po naszej stronie.

Ministerstwo Infrastruktury odpowiada za wdrożenie rozporządzenia FuelEU Maritime. Rozporządzenie ustanawia wiążące cele w zakresie redukcji rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Limity będą sukcesywnie zwiększane od 2% redukcji w 2025 r. do 80% w 2050 r. Dotychczas statki korzystały z paliw o wysokiej emisyjności gazów cieplarnianych i nie były zobowiązane do korzystania z zastępczych źródeł energii podczas cumowania. Rozporządzenie FuelEU Maritime ma kreować popyt na paliwa odnawialne i niskoemisyjne oraz inne źródła energii. Od 2030 r. będzie obowiązywał obowiązek korzystania z energii elektrycznej dostarczanej z łądu lub korzystania z technologii bezemisyjnej w porcie. Chodzi o paliwa, które już na etapie produkcji nie emitują substancji szkodliwych dla środowiska, przy czym należy zwrócić uwagę na neutralność technologiczną. Nie ustanawia się wymogu zastosowania konkretnego rodzaju paliwa lub jego procentowego udziału, lecz pozostawia armatorowi możliwość wyboru paliwa, które spełnia standardy określone w rozporządzeniu.

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt ustawy wdrażającej FuelEU Maritime, a ściślej mówiąc, zapewniającej prawidłowe stosowanie przepisów rozporządzenia FuelEU Maritime w prawie krajowym. Jest to projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Przepisy rozporządzenia stosuje się bezpośrednio, wobec czego nasz projekt ustawy już nie nakłada obowiązków na armatorów, a jedynie wskazuje kompetencje i rolę poszczególnych organów w odniesieniu do zadań wynikających z rozporządzenia. Przede wszystkim w projekcie przewidziano mechanizm przekazywania środków pochodzących z tzw. kar FuelEU na cele związane ze wsparciem wdrożenia i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, to jest, zgodnie z rozporządzeniem, dla stymulowania produkcji większych ilości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, ułatwiania budowy odpowiednich obiektów do bunkrowania lub infrastruktury zasilania energią elektryczną z łądu w portach, wspierania rozwoju, testowania i wdrażania we flocie najbardziej innowacyjnych technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji. Planujemy, że fundusz będzie nowym źródłem finansowania, które zagwarantuje, że wpływy z kar FuelEU wrócą do sektora morskiego, co wpłynie na szybki rozwój technologii morskich w zakresie stosowania paliw alternatywnych i nowatorskich rozwiązań energetycznych. Trzeba zauważyć, że stwarza to też nowe wyzwania. Odwołując się do pytań o szanse i zagrożenia, niektóre potencjalne alternatywy, takie jak amoniak, wiążą się z obawami dotyczącymi bezpieczeństwa. Nie ma pewności, czy produkcja alternatywnych źródeł energii będzie w stanie zaspokoić spodziewane zapotrzebowanie, które pojawi się równolegle z wdrożeniem strategii dekarbonizacji w przemyśle.

Drugą niezmiernie istotną dla nas dyrektywą jest dyrektywa EU ETS. Tutaj na pewno będzie referować Ministerstwo Klimatu i Środowiska, ponieważ za wdrożenie tej dyrektywy do polskiego porządku prawnego odpowiada minister klimatu i środowiska. Ja może tylko wstępnie powiem, że projekt był w konsultacjach, w uzgodnieniach międzyresortowych. Ze strony ministra infrastruktury wskazywaliśmy, że ponieważ włączenie sektora morskiego do systemu EU ETS stworzy nowe, znaczące źródło dochodów dla tegoż systemu na poziomie krajowym, a jednocześnie istnieje potrzeba zapewnienia środków finansowych umożliwiających dekarbonizację sektora morskiego, należy zagwarantować, że odpowiedni poziom wpływów z aukcji z uprawnień do emisji gazów cieplarnianych zostanie przeznaczony na wsparcie dekarbonizacji żeglugi morskiej, jak też zapewnić, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie uzgadniał i zatwierdzał programy priorytetowe dedykowane dla tego sektora. Wskazywaliśmy, że cele mogą być tu osiągnięte w różny sposób. Ministerstwo Infrastruktury jest otwarte na ewentualne propozycje Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Z naszych informacji wynika, że w Europie są kraje, które przynajmniej część przychodów ze sprzedaży uprawnień do emisji w transporcie morskim przeznaczają bezpośrednio na wsparcie dekarbonizacji żeglugi morskiej.

Kolejna kwestia to sama zapowiadana przez Komisję Europejską rewizja systemu EU ETS. Postulaty branży morskiej uzyskały silne wsparcie ministra, sekretarza stanu w ministerstwie infrastruktury, pana Arkadiusza Marchewki i były przekazywane do ministra klimatu i środowiska, który będzie naszym głosem w pracach Unii Europejskiej nad tymi zagadnieniami.

Podsumowując, postulaty sprowadzają się do zapewnienia, że strumień środków finansowych z tytułu zakupu uprawnień do emisji CO₂ zostanie skierowany i bezpośrednio będzie stymulował inwestycje w dekarbonizację floty przeprowadzonej w europejskich stoczniach, używając wyprodukowanego w Europie wyposażenia okrętowego. Równowartość kwoty środków finansowych, którą europejscy armatorzy zainwestowaliby w technologie unijnej produkcji ograniczającej emisję gazów cieplarnianych pomniejszałyby kwotę należną do zapłaty z tytułu zakupu uprawnień do emisji gazów cieplarnianych. Jeżeli takie rozwiązanie zostałoby przyjęte, środki finansowe byłyby rzeczywiście przeznaczane na dekarbonizację floty i budowę nisko-emisyjnych statków lub ich modernizację.

Są to najważniejsze projekty, nad którymi pracuje lub współpracuje Ministerstwo Infrastruktury. Podsumowując całościową ocenę wpływu Europejskiego Zielonego Ładu, trzeba pokazać, że od momentu przyjęcia Europejskiego Zielonego Ładu Unia Europejska stała się w obliczu wielu zewnętrznych, takich jak wojna w Ukrainie, restrykcyjna polityka taryfowa USA i sprzeciw wobec polityki klimatycznej, jak też wewnętrznych wyzwań, takich jak wyzwania gospodarcze i potrzeby społeczne, które z upływem czasu jeszcze się zaostrzyły. Aktualna sytuacja geopolityczna oraz ekonomiczna uzasadnia konieczność znalezienia równowagi między ambitnymi celami klimatycznymi a interesami obywateli i przedsiębiorstw. Dlatego priorytety Europejskiego Zielonego Ładu powinny ulec zmianie z silnym naciskiem na konkurencyjność Unii Europejskiej, strategiczną autonomię przemysłu stocznioowego i całego sektora morskiego, który w obecnej sytuacji powinien mieć pierwszeństwo przed celami środowiskowymi. Unijna polityka klimatyczna i środowiskowa jest już przekształcana i rekonfigurowana w celu rozwiązania dostrzeganych konfliktów między ambicjami klimatycznymi Unii Europejskiej a jej konkurencyjnością gospodarczą przez nowy Clean Industrial Deal oraz zapowiedzianą przez Komisję Europejską na drugą połowę 2025 r. strategię przemysłu morskiego i plan inwestycyjny na rzecz zrównoważonego transportu. To tyle na początek z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani dyrektor. Trochę nie o to mi chodziło, ale wrócimy do tego w dyskusji. Pani dyrektor bardziej skupiła się na tym, jakie są regulacje związane z zielonym ładem i kiedy będą wdrażane, a nam chodziło o skutki przede wszystkim dla przemysłu morskiego. Zacytuję zdanie ze str. 9 państwa informacji pisemnej: „Nowe regulacje UE ETS i FuelEU Maritime zwiększają obciążenia finansowe i administracyjne oraz zwiększają koszty operacyjne.”. Bardziej byśmy chcieli wiedzieć, na czym to wszystko polega i jak bardzo nasi stocznioowcy, przewoźnicy dostaną w kość, jak można te ryzyka mitygować, zmniejszać. Ale wrócimy do tego w dyskusji. Teraz poproszę państwa z resortu klimatu i środowiska. Znowu chciałbym prosić, żeby przedstawić ryzyka i niebezpieczeństwa dla Polski, szanse oczywiście też, ale bardziej skupmy się na tym. Zajmujemy się tu gospodarką, a nie kwestiami tego, czy planeta płonie, w związku z czym na tym proszę się skupić.

Zastępca dyrektora Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych Ministerstwa Klimatu i Środowiska Paweł Różycki:

Dobrze. Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Paweł Różycki. Jestem zastępcą dyrektora Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska.

Pozwolę sobie mimo wszystko wyjść na chwilę od płonącej planety, ponieważ, jak pani dyrektor słusznie zauważyła, jednym z głównych obciążeń jest włączenie transportu morskiego do systemu handlu uprawnieniami do emisji, co jest oczywiście obciążeniem przede wszystkim dla przewoźników, natomiast jest to naturalna konsekwencja rozwoju systemu handlu uprawnieniami do emisji. Systemem tym od dość dawna, w zasadzie już od 2015 r. jest objęty transport lotniczy, więc następny krok to włączenie również transportu morskiego, z którego emisje w ostatnim czasie dosyć mocno wzrosły. W skali globalnej od roku 2019 mówimy o wzroście o około 10%.

Z czym to się wiąże? Uczestnictwo armatorów w systemie handlu uprawnieniami do emisji wiąże się z konkretnymi kosztami, ponieważ muszą kupować uprawnienia do emisji i rozliczać nimi swoje emisje. System tak naprawdę dopiero wchodzi, więc nie wiemy jeszcze, jaka będzie skala obciążeń w kontekście krajowym. Jest to system, zgodnie z którym do kraju jako Polski są przypisani konkretni armatorzy. Jest to system dosyć płynny. Będzie się to zmieniało. Natomiast w tym momencie w naszym polskim rejestrze objętych systemem mamy

około 170 statków. Za 170 statków armatorzy będą musieli uiszczać opłaty. Jest to pierwszy rok obowiązywania systemu, a system wchodzi stopniowo. W tym roku jest to 40% pokrywanych emisji, w kolejnym roku będzie to 70%, a za rok 2026, kiedy de facto rozliczenie nastąpi w roku 2027 będzie to już pełne objęcie systemem, czyli 100% opłat za emisję. W tym momencie cena jednego uprawnienia za emisję kształtuje się na poziomie mniej więcej 60-70 euro. W ostatnim czasie były dość duże wahania. Nawet dwa lata temu uprawnienia dochodziły do... Tak, jest to za tonę dwutlenku węgla czy też równoważnika dwutlenku węgla. W tym momencie jest to dwutlenek węgla, a w kolejnym roku, od 1 stycznia 2026 r. będzie objęty również metan i podtlenek azotu.

Jest to rzeczywiście duże obciążenie. Z czym to się może wiązać? Tak jak wspomniałem, jest to obciążenie dla armatorów. Nie mówię tutaj o przemyśle stoczniowym. Jest to zupełnie coś innego. Oczywiście może się to wiązać ze wzrostem kosztów transportu towarów, ponieważ koszty zapewne zostaną doliczone do marż stosowanych przez przewoźników. Jest to wpływ systemu handlu uprawnieniami do emisji. Oczywiście będziemy to wszystko monitorować. Myślę, że konkretne dane będziemy w stanie podać po pierwszym roku funkcjonowania systemu, czyli w kolejnym roku. Dopiero teraz, do września będzie następowało rozliczanie emisji. Są to też obciążenia administracyjne, gdyż emisje trzeba odpowiednio monitorować, trzeba odpowiednio sprawozdawać. A więc oprócz obciążeń finansowych mówimy jeszcze o dodatkowych obciążeniach administracyjnych dla armatorów. Rzeczywiście otrzymaliśmy sugestie zmian w dyrektywie ETS ze strony przemysłu stoczniowego i armatorów. Pani dyrektor już wspominała, jak miałyby to wyglądać, żeby uprawnienia zamiast kupować i umarzać, można było zainwestować w technologie, które ograniczałyby emisje, a co za tym idzie, potrzeba kupna uprawnień zmniejszałaby się. Będziemy to wszystko rozważać. Rewizja dyrektywy ETS jest przewidziana na 2026 r., czyli już w przyszłym roku. Na pewno będzie to jeden z elementów dyskusji w ramach rewizji. To chyba tyle z mojej strony w tym momencie, jeżeli chodzi o ETS. Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Odnawialnych Źródeł Energii Ministerstwa Klimatu i Środowiska Janusz Pilitowski:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, Janusz Pilitowski. Zastępca dyrektora Departamentu Odnawialnych Źródeł Energii w Ministerstwie Klimatu i Środowiska.

Skupię się na części, która dotyczy generowania popytu na paliwa odnawialne. W obszarze działania departamentu, który mam zaszczyt reprezentować, jest również cel w zakresie zwiększenia udziału paliw odnawialnych, biokomponentów w sprzedawanych paliw ciekłych. Myślę, że trzeba zwrócić uwagę na dwie istotne regulacje, dwa działania, które wspomagają realizację wyzwania określonego w rozporządzeniu z 2023 r., czyli generowania paliw odnawialnych na cele żeglugowe. Nowelizacją z 21 lutego br. ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych została zmieniona definicja tzw. narodowego celu wskaźnikowego, czyli udziału biokomponentów w paliwach i biopaliwach ciekłych, rozszerzono definicję również o paliwa żeglugowe. Definicja jest dedykowana do podmiotów realizujących cele, czyli głównie do firm paliwowych, które mają obowiązek zapewnienia określonego minimalnego udziału sprzedaży paliw odnawialnych lub biokomponentów. Ten obowiązek z roku na rok rośnie. Zgodnie z art. 25 dyrektywy, a w zasadzie jej nowelizacji z 2023 r., w 2030 r. ma osiągnąć poziom 29 punktów procentowych. Patrząc na dzisiejsze dane statystyczne i udział paliw odnawialnych w sprzedaży całego wolumenu paliw, jest to ogromne wyzwanie, ale jest to też możliwość wykorzystania szans, które niesie za sobą, po pierwsze, możliwość zastosowania innego rodzaju paliw niż tylko i wyłącznie paliwa oparte o surowce rolnicze, czyli biokomponenty, które powstają na bazie bioetanolu czy estrów metylowych kwasów tłuszczowych. Oprócz tego tworzymy również nowe rozwiązania, nowe regulacje na rzecz wykorzystania biometanu na cele transportowe. Tego rodzaju paliwa potencjalnie mogą być również stosowane jako paliwa żeglugowe i w ten sposób realizować zobowiązania wynikające czy to z dyrektywy RED, czy też z rozporządzenia z 2023 r. dedykowanego już ściśle dla sektora żeglugowego.

Oczywiście trzeba też powiedzieć o zagrożeniach, które są w zakresie możliwości wykonania wspomnianego celu, gdyż zobowiązania narzucone dyrektywą RED III, tak jak powiedziałem, znacząco odbiegają od obecnych danych i możliwości, które są realizowane przez sektor paliwowy. Udział biokomponentów w paliwach ciekłych nie przekracza 6-7 punktów procentowych, a więc do celu 29,5% rzeczywiście mamy bardzo daleką przestrzeń, a termin na osiągnięcie tego celu to rok 2030. Nowelizacja, o której wspomniałem, z lutego 2025 r., jest realizacją wdrożenia

dyrektywy w wymiarze tzw. RED II, gdzie cel był na poziomie 14%. Natomiast ustawa określiła cele dla sektora paliwowego tak, żeby do roku 2029 realizować cele w sposób, można powiedzieć, obiektywny w zakresie możliwości infrastrukturalnych i organizacyjnych sektora paliwowego. Ustawa daje przestrzeń co najmniej czterech, pięciu lat na przygotowanie infrastruktury, organizacji sektora paliwowego, jak również oferty dla odbiorców tegoż paliwa.

Wspomniałem o biometanie. Biometan to ogromna szansa nie tylko dla sektora ciepłowniczego i dla wytwarzania gazu czy energii elektrycznej, ale biometan może być wykorzystywany również na cele paliwowe. Przypomnę, że jesteśmy w tej chwili na końcowym etapie procesu legislacyjnego ustawy, która stwarza możliwość przeprowadzania aukcji dla wytwórców biometanu w instalacjach powyżej 1 MW. Rozwiązanie to jest oczekiwane przez branżę biogazową i biometanową jako możliwość realizacji również zadań wytwórczych. Według opracowania Narodowego Centrum Badań i Rozwoju potencjał w zakresie wytwarzania biometanu w Polsce sięga 3-4 mld metrów sześciennych. Można powiedzieć, że tutaj stwarza się ogromna przestrzeń do wykorzystania również tego rodzaju paliwa, nie tylko dla celów transportowych, jeżeli chodzi o transport lądowy, kolejowy, ale również potencjalnie dla żeglugi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś jeszcze z państwa resortu? Dobrze. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Jak państwo posłowie chcieliby zabrać głos, to bardzo proszę dać mi znać, zrobię listę. Jak nie, to zacznę. Wspomnieliście państwo z resortu klimatu, że będziecie prezentować stanowisko, że minister będzie prezentować stanowisko w ramach Rady Unii Europejskiej w zakresie różnych rewizji ETS. Wspomnieliście państwo, że chyba będzie to w przyszłym roku. Dyskusja nad tym toczy się już od dłuższego czasu. Nie wiem, jak dokładnie brzmią propozycje Ministerstwa Infrastruktury, ale każde ograniczenie, każda propozycja ograniczenia kierunkowych zmian ETS i ETS 2 jest dobre dla naszej gospodarki. Wiemy, jak nasza gospodarka funkcjonuje, jak wygląda również w kontekście naszych przewoźników. Ale słyszę ze strony państwa, że państwo, minister cały czas nie ma stanowiska w tym zakresie i że będziecie rozważać wnioski płynące z resortu infrastruktury. Jak mam to rozumieć? W newralgicznej kwestii nie macie państwo mimo wielu miesięcy dyskusji nad tymi tematami kierunkowej decyzji politycznej?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wyjaśniając może doprecyzuję. Jeżeli chodzi o kwestię roku 2026, jest to moment, kiedy rzeczywiście zaczną się konkretne negocjacje nad konkretną propozycją Komisji Europejskiej. Wtedy przypada termin rewizji dyrektywy ETS. Komisja Europejska musi przedstawić konkretne rozwiązania. Oczywiście to nie jest tak, że my teraz siedzimy z założonymi rękami, nic nie robimy. We wszystkich dyskusjach na forum Komisji, na forum europejskim oczywiście podnosimy kwestie ETS 1, kwestie ETS 2. Jak słusznie pan przewodniczący zauważył, są newralgiczne akty prawne z naszego punktu widzenia. Mówię tutaj, że 2026 r. to będzie pora na dyskusję o szczegółach, o szczegółowych zapisach, jak miałyby wyglądać konkretne rozwiązania, ponieważ takie się przewijają, albo na przykład jak zrobić, żeby przemysł czy też armatorzy uzyskali więcej środków na inwestycje, czy może to być w formie dodatkowych, bezpłatnych uprawnień bądź zamiany konieczności rozliczania emisji właśnie na inwestycje. Jest kilka sposobów, żeby to zrobić, więc będziemy szukali najlepszego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale macie jakieś stanowisko przyjęte przez resort, przez ministra, o co walczy w jeszcze roboczych negocjacjach? To będzie potem punktem wyjścia. Wynik negocjacji będzie punktem wyjścia do oficjalnych rozmów, ale teraz też o coś walczymy. O co walczymy?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Jeżeli chodzi o to, o co teraz walczymy, to teraz toczą się równolegle negocjacje chociażby na temat Clean Industrial Deal, który też jest bardzo ważny z perspektywy funkcjonowania przemysłu w Unii Europejskiej, w tym między innymi przemysłu stoczniowego. Tutaj oczywiście kierunkowo walczymy o zapewnienie większych środków na transformację czy to dla przemysłu, czy to dla uczestników systemu i polityki klimatycznej oraz rozwiązania, które rzeczywiście pomogą zwiększyć skalę inwestycji w Polsce i jednocześnie zmniejszą obciążenia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale czy minister walczy też o to, żeby ETS 2 nie obejmował żeglugi morskiej i śródlądowej czy o to nie walczy?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Panie przewodniczący, jeżeli chodzi o ETS 2... ETS 1 będzie obejmował żeglugę morską i śródlądową.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

ETS 1?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Tak. ETS 2 akurat nie wchodzi w ten zakres.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy walczy o to, żeby ETS 1 nie obejmował żeglugi?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Tak daleko idącego postulatu w tym momencie nie ma.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, już przekazuję głos, ale chciałbym to wyjaśnić. Pani dyrektor, a czy ze strony państwa był wniosek o to, żeby Polska walczyła, żeby żeglugę wyłączyć ze stosowania ETS?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Panie przewodniczący, nie. Wniosek dotyczył tego, w jaki sposób powinny być dystrybuowane środki z systemu, żeby trafiały rzeczywiście na dekarbonizację transportu morskiego. Otrzymaliśmy odpowiedź od Ministerstwa Klimatu i Środowiska, że kierunkowo popiera te zmiany, natomiast co do szczegółów, to deklarowaliśmy tutaj wzajemne wsparcie i współpracę przede wszystkim w porozumieniu z branżą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pewnie jeszcze do tego wrócimy. Uważam, że są to zbyt łagodne negocjacje z naszej strony. Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie przewodniczący, mam kilka pytań być może szczegółowych. Oczywiście nawiążę do tego, że transport morski, ale także śródlądowy teraz to praktycznie fundament w globalnym handlu światowym, w globalnym ujęciu. Dlatego jest to bardzo ważna kwestia. Będzie tu troszeczkę krytyki. Praktycznie jesteśmy już półtora roku i mało w tym względzie zrobiliśmy, mało jest zrobione. A więc, po pierwsze, pytanie szczegółowe. Oczywiście wiadomo, że Rada Europejska zatwierdziła unijny cel redukcji emisji gazów cieplarnianych o 55% do 2030 r. Jest to słynny Fit For 55. Natomiast tutaj napisaliście państwo na str. 7 informacji, że czwarty etap unijnego systemu ETS obejmuje lata 2021-2030 i Unia Europejska wyznaczyła na ten okres nowy, wyższy cel, jakim jest zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 62%. Proszę wyjaśnić tę niespójność. Tutaj jest 55%, a tu jest 62%. To jedna sprawa.

Następna kwestia. Oczywiście jak mówimy o fundamencie handlu globalnego, cały czas jest port centralny w Gdańsku, port zewnętrzny w Gdyni i terminal kontenerowy w Świnoujściu. Chciałbym państwa zapytać, jaki jest etap realizacji szczególnie terminalu kontenerowego w Świnoujściu, gdzie praktycznie prace nie idą do przodu, a wręcz przeciwnie, jest zastój, tak samo jak w porcie zewnętrznym w Gdyni czy przy modernizacji, innowacyjnych rozwiązaniach w porcie centralnym w Gdańsku. To jest następne pytanie.

Co zrobiliście państwo w aspekcie już przebytej prezydencji Polski w Radzie Unii Europejskiej? Czy osiągnęliście jakieś wymierne efekty, realne efekty w aspekcie handlu śródlądowego i transportu morskiego?

Teraz następna kwestia. Napisaliście państwo, zresztą bardzo słusznie, że w strategii zrównoważonej inteligentnej mobilności dla żeglugi śródlądowej wskazuje się jako cel wzrost wykorzystania żeglugi śródlądowej z 15% do 2030 r. Jak chcecie osiągnąć wzrost żeglugi śródlądowej, skoro praktycznie zahamowaliście całkowicie żeglowność rzeki Odry? Całkowicie zahamowaliście. Jeżeli chodzi o specustawę odrzańską, praktycznie wstrzymaliście wszystkie budowle hydrotechniczne. Było tam chyba kilkadziesiąt budowli. Wszystko wstrzymaliście. Chcecie tam

zrobić skansen parku narodowego dla przyjezdnych gości, natomiast praktycznie hamujecie całkowicie żeglugę śródlądową, a tutaj wpisujecie, że to jest wręcz priorytet Komisji Europejskiej, ale też państwa, że będziecie rozwijać żeglugę śródlądową. Jest to następna kwestia.

Kolejna rzecz. Napisaliście państwo, że zwróciliście się do ministra finansów o uwzględnienie interesów sektora żeglugowego w postaci utrzymania obligatoryjnych zwolnień na produkty energetyczne wykorzystywane jako paliwo do celów żeglugi oraz na energię elektryczną do ładowania statków elektrycznych. Zwróciliście się o to do ministra finansów. Czy uzyskaliście już konkretną odpowiedź? Czy jesteście już przygotowani do ewentualnie niekorzystnych rozwiązań, jeżeli nie byłoby zgody ministra finansów? Oczywiście wszędzie przejawia się tu kwestia finansowania, dlatego że wszystkie innowacyjne, nowoczesne...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, sekundkę, Panie pośle, może pan przestać rozmawiać? Mocno słychać.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Oczywiście wszędzie są koszty operacyjne innowacyjności, technologii, modernizacji floty, mobilnych punktów bunkrowania. Jest wiele kwestii zasadniczych, jeżeli chodzi o wzrost nakładów. Czy macie środki? Skąd je pozyskujecie? Czy macie już jakiś konkretny montaż finansowy tego wszystkiego, ponieważ wszędzie, w każdym akapicie potrzebne są pieniądze, środki? Ile jest wam potrzebnych środków? Czy macie odpowiedni montaż finansowy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę o odpowiedź państwa dyrektorów. Tak? Pani poseł, bardzo proszę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Mój kolega już częściowo zadał pytania, które ja chciałam zadać. Wiążą się one z kosztami funkcjonowania armatorów. Korzystając z okazji, że jest u nas sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, mam pytanie. Proszę, żeby pan wystawił opinię lub wypowiedział się, w jakim procencie czy w jakim zakresie polski rząd, który nam przedstawia tutaj informacje, wkomponowuje się w oczekiwania przedsiębiorców żeglugowych. Czy w ogóle jest wsparcie? Czy jest tak jak w Unii Europejskiej? Czy wsparcie finansowe jest łatwe do osiągnięcia? Czy są jakieś konkretne mechanizmy, na podstawie których można występować o dofinansowanie?

W dokumencie jest napisane o dyrektywie europejskiej ETS, że w wyniku włączenia transportu morskiego do systemu ETS przedsiębiorstwa żeglugowe są teraz zobowiązane prowadzić monitorowanie emisji ze swoich statków powyżej 5 tys. GT oraz raportować to na nowych zasadach, itd. Przez pierwsze dwa lata obowiązują przejściowe złagodzone zasady, to jest 40% i 70% w 2025. Mam w związku z tym pytanie. Jak państwo współpracujecie, jak sobie to wyobrażacie? Przez dwa lata rząd zapowiadał, że ma pomysły na wszystko, w jakim zakresie będziecie pomagać państwo naszym armatorom, żeby mogli sprostać wymogom, dlatego że flota jest stara, wymaga odnowienia albo remontów lub zamontowania jakichś urządzeń. Kiedyś to były skrubery, różne inne. Instalacje wymagają dostosowania się do wymogów. Są to ogromne pieniądze. Wiąże się to z tym, że musi być zatrudnienie albo charter, już nie mówię o budowaniu nowych statków. Jak państwo macie poukładaną tę filozofię, tę politykę, jeżeli chodzi o wzmocnienie, rozwój i wkomponowanie się, jeżeli chodzi o zobowiązania i wymogi związane nie tylko ETS, ale wszystkie wymogi, o których państwo tutaj mówicie w stosunku do statków i floty, którą posiada PŻM, PŻB – nazywam to jeszcze PŻB, zanim państwo stworzycie spółkę – Polskie Linie Oceaniczne, chociaż one nie są pod ministerstwem, ale to też jest armator, jak też wszyscy inni armatorzy, w kontekście Fit For 55 i wszystkich państwa propozycji, które miałyby wyjść naprzeciw polskim armatorom? Czy są na to pieniądze? Jakie są przeznaczone środki? A pana poproszę o przekazanie nam informacji bądź też wrażeń, opinii, czy przez ostatnie dwa lata bądź na przyszłość są podpisane z państwem jakieś porozumienia. Czy armatorzy sięgają, ponieważ wiedzą, w jaki sposób mogą sięgać po środki? Czy jest problem z dokapitalizowaniem, wzięciem kredytów i w ogóle z funkcjonowaniem naszych armatorów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

I tak potem każdy będzie mógł się wypowiedzieć, ale jeżeli pan poseł teraz chce uzupełnić, proszę.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Jeszcze jedno pytanie. Chodzi o to, że porty morskie w Świnoujściu i w Szczecinie są również portami śródlądowymi, które należą do śródlądowej sieci TEN-T. Takim portem jest między innymi port w Policach. Chodzi o to, że jest program budowy ciężkiego nabrzeża w porcie Police. Oczywiście potrzebne są tam wielkie środki. Czy te środki są już dostępne? Czy są już w jakikolwiek sposób zaplanowane? Tylko tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tylko panie pośle, czy jest to związane z tematem naszego posiedzenia? Dzisiaj nie rozmawiamy generalnie o portach, chyba że w kontekście Zielonego Ładu.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Oczywiście Europejskiego Zielonego Ładu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł też teraz chciał zadać pytanie? Proszę.

Posel Artur Szalabawka (PiS):

Chciałbym zapytać odnośnie do wcześniejszych wypowiedzi i działań podejmowanych przez, nie wiem, czy jeszcze obecną czy już nieobecną, panią wiceminister Urszulę Zielińską w kontekście żeglugi śródlądowej i wzrostu o 12%. Konkretnie o to pytam, ponieważ pani Urszula Zielińska, będąc jeszcze w opozycji, jak pamiętam, prawie na wszystkich posiedzeniach Komisji, podnosiła temat żeglowności na Odrze, że żeglowność jest bardzo nieekologiczna, że jest to pojęcie ze starej epoki. Są to dosłownie jej słowa. Potem było jeszcze, że to już jest koniec, że świat od tego odchodzi, że Polska też drastycznie będzie od tego odchodziła, dlatego że tańszy jest transport TIR-ami niż transport rzeczny. Można znaleźć, są to słowa pani Urszuli Zielińskiej z poprzedniej kadencji, ale jako minister też podnosiła cały czas tę kwestię, że transport rzeczny jest transportem nieopłacalnym i przestarzałym. W tym kontekście chciałbym zapytać o wzrost. Jest to chyba pytanie bardziej do Ministerstwa Infrastruktury. Czy wzrost o 12% będzie polegał na zwiększeniu żeglugi śródlądowej na odcinku na przykład Szczecin-Świnoujście, zahaczając o rozwijający się port Police? Jest to dosyć duży wzrost. Czy jednak chodzi też o transport, który powinien być w każdym kraju, który dba o klimat, dba o środowisko, czyli transport rzeczny w górę Odry, jak najwyżej? A przecież wiemy, że wszystkie prace, które były związane z poprawą żeglowności, zostały wstrzymane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę. Kto pierwszy z państwa zacznie odpowiadać?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Bardzo dziękuję, może pozwolę sobie pierwszy. W zasadzie odniosę się do dwóch kwestii. Wyjaśnię niespójność z procentami, o której wspomniał pan poseł. Rzeczywiście cele unijne ogólnie na rok 2030 to 55% redukcji emisji wraz z celem neutralności klimatycznej w roku 2050. Stąd każdy sektor musi być zaangażowany w redukcję emisji. Natomiast 62% pojawia się w kontekście ETS, ponieważ na redukcję 55% składają się redukcje w sektorach objętych systemem ETS i w sektorach nieobjętych systemem ETS, gdzie są cele krajowe, itd. A więc ETS wykonuje z tego 62%. Przeliczając redukcje w ETS muszą spaść o 62%, a w non ETS, tak jak wspomniałem, są cele krajowe. Stąd niespójność. Natomiast na poziomie unijnym jest to 55%. Jest to liczone do celu, tylko że rozkłada się na niektóre sektory. To jest kwestia niespójności.

Jeżeli chodzi o kwestie finansowe, wspomnę, że rzeczywiście Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do nas z postulatem przeznaczenia środków z aukcji uprawnień do emisji na cele związane z modernizacją floty czy też ogólnie rzecz biorąc... Nie, jestem z Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Jak wspomniała koleżanka, kierunkowo zgadzamy się z tym postulatem, natomiast już od 2013 r. środki z aukcji uprawnień do emisji w systemie ETS stanowią dochód budżetu państwa i nie są w żaden sposób znaczone, z drobnymi wyjątkami, typu 25% środków jest przeznaczane na rekompensaty dla sektorów energochłonnych czy też incydentalnie były wykorzystywane na cele typu mrożenie cen prądu i tego typu podobne społeczne inicjatywy. Natomiast co do zasady jest to dochód budżetu państwa. Dyskusja w ramach rządu toczy się, ale w tym momencie nie potrafię przesądzić, jaki będzie jej wynik. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kto następny? Może pan dyrektor od paliw. Było pytanie konkretnie o Ministerstwo Finansów.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Janusz Pilitowski:

Panie przewodniczący, nie było wprost pytań dotyczących paliw.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Było, było. Było pytanie o to, czy Ministerstwo Finansów wyraża zgodę na to, żeby jak rozumieć, rekompensować opłaty, które zostaną... Chodziło o kwestię paliw w żegludze. W takim razie poproszę panią dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o ten postulat, dostaliśmy informację, że Ministerstwo Finansów kierunkowo go przyjęło. Takie stanowisko reprezentowało w pracach na forum Rady Unii Europejskiej, natomiast nie mam ostatnich, najświeższych informacji w tym zakresie, na jakim etapie są prace. Musielibyśmy wystąpić do ministra finansów z prośbą o taką informację.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poproszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Dobrze. Nie wiem, czy będę umiała, to znaczy, na pewno nie będę umiała odpowiedzieć na wszystkie pytania, które się tu pojawiły, ale może częściowo uda mi się odpowiedzieć na państwa pytania. Jeżeli chodzi o mechanizmy finansowania, nasz projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, który zapewnia stosowanie rozporządzenia FuelEU Maritime, zawiera mechanizm, który w dużej mierze ma zapewnić środki wspierające armatorów w inwestycjach. Mechanizm jest inny od klasycznego, dlatego że państwem, które będzie odpowiadało za nadzór w zakresie wykonania rozporządzenia, jest wyznaczane tzw. państwo administrujące. Pierwszym kryterium jest siedziba armatora. Dokument zgodności FuelEU Maritime, poświadczający spełnienie wymogów w zakresie rozporządzenia, Polska jako państwo administrujące będzie wystawiała między innymi dla polskich armatorów, którzy mają siedzibę na terytorium RP. Mechanizm jest pomyślany w ten sposób, żeby każdorazowo nieosiągnięcie celów w zakresie ograniczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych wiązało się z koniecznością poniesienia opłat, kar FuelEU. Odwołując się do tego, co powiedział pan dyrektor, pieniądze z kar FuelEU będą znaczone. Na tę chwilę, zgodnie z naszymi informacjami, do Rzeczypospolitej Polskiej przypisano 17 przedsiębiorstw żeglugowych. Są to zarówno polscy armatorzy, a w przypadku armatorów, którzy nie mają siedziby w żadnym kraju unijnym, są dodatkowe kryteria dotyczące liczby zawinięć i pierwszego zawinięcia. A więc na tę chwilę jest 17 przedsiębiorstw żeglugowych i ponad 140 statków. Kary FuelEU, które będą ponosili armatorzy statków, zgodnie z projektem, oczywiście, jeżeli projekt w tym kształcie zostanie uchwalony przez parlament, będą wpływały bezpośrednio do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i będą przeznaczone bezpośrednio na programy priorytetowe wspierające dekarbonizację przemysłu morskiego. Z naszych szacunków, z szacunków, które przekazali nam armatorzy, wynika, że w latach 2026-2030, kiedy redukcja musi nastąpić o 2%, będzie to około 12 mln zł rocznie. Jeżeli chodzi o kolejne lata, to po 2030 r., na tę chwilę szacujemy, że będzie to 37 mln zł rocznie środków pochodzących z kar, które będą przeznaczone na programy priorytetowe.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Od kogo będą kary?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Od armatorów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, ale w jakim sensie? Czy mógłbym prosić tutaj o nieco szerszą odpowiedź?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Wyjaśniając...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mamy armatorów pływających pod polską banderą.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Tak jak tutaj wyjaśniałam, nie ma znaczenia, pod jaką flagą pływają statki armatora. Państwem administrującym jest państwo, na terenie którego znajduje się siedziba armatora, czyli w przypadku polskich armatorów, to państwo polskie wystawia dokumenty. W tym wypadku to będzie weryfikator i administracja morską, dyrektorzy urzędów morskich. Zgodnie z projektem wydają oni dokument zgodności FuelEU Maritime. W pierwszym wypadku, jeżeli wszystkie cele zgodności zostaną wypełnione, taki dokument otrzymuje armator, w drugim przypadku, jeżeli nie spełni niektórych celów, jest zobowiązany, zgodnie z rozporządzeniem – są to przepisy unijne, które stosują się bezpośrednio, to nie jest wybór Ministerstwa Infrastruktury – pieniądze z kar będą wpływały do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Będą to pieniądze znaczone i przeznaczone tylko na dekarbonizację przemysłu morskiego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kary będą naliczone od tonażu jednostek. Tak?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Nie. Kary będą wyznaczane, obliczane na podstawie salda zgodności. Na tę chwilę do końca sierpnia 2024 r. armatorzy byli zobowiązani wybrać weryfikatora i dostarczyć weryfikatorowi plan monitorowania redukcji emisji gazów cieplarnianych. Od początku 2025 r. weszliśmy w etap monitorowania redukcji. Po końcu roku armatorzy będą mieli miesiąc na zebranie danych i przekazanie sprawozdania z wykonania celów rozporządzenia do weryfikatora. Będzie to do końca stycznia 2026 r. Po tym czasie weryfikator wybrany przez armatora rozpocznie pracę. Weryfikator obliczy saldo zgodności. Jeżeli będzie zgodność, to armator otrzyma dokument zgodności FuelEU Maritime. Jeżeli będzie deficyt w saldzie zgodności, wtedy weryfikator obliczy kary zgodnie z wzorami zawartymi w rozporządzeniu. Wysokość kary też jest ściśle określona, dla wszystkich jest taka sama na całym terytorium Unii Europejskiej. Kary będą wpływały nie do budżetu państwa, to znaczy, do budżetu państwa, ale bezpośrednio na konto Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Będą przeznaczone bezpośrednio na inwestycje w zakresie dekarbonizacji. Patrząc tutaj na pana prezesa o tyle, że może dopowiedzieć, jeżeli chodzi o szacunki w zakresie spełniania wymogów i kosztów związanych...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To za chwilę. Kto lub co to jest weryfikator? Co to jest bilans? Jak się liczy bilans?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Weryfikator to podmiot, który jest akredytowany przez jednostkę akredytującą w danym państwie Unii Europejskiej. W Polsce to będzie Polskie Centrum Akredytacji, PCA, które akredytuje weryfikatorów. PCA to ogólnie instytucja odpowiedzialna za normy zgodności, normy zharmonizowane. PCA akredytuje weryfikatorów, przy czym należy podkreślać, że w praktyce weryfikatorami są na ogół uznane, upoważnione organizacje, czyli te same podmioty, które znamy. W Polsce jest to na przykład Polski Rejestr Statków, ale nie tylko. Armator nie jest zobowiązany do wyboru weryfikatora, którego akredytowało dane państwo członkowskie, tylko może wybierać dowolnie wśród weryfikatorów akredytowanych przez dowolne państwo członkowskie Unii Europejskiej. Jeżeli chodzi o PŻM, w większości wybrali DNV, ale to może już zostawię. To jest weryfikator.

Weryfikator musi spełnić bardzo wysokie wymagania określone przez jednostki akredytujące, ale przede wszystkim wymagania rozporządzenia FuelEU Maritime, jeżeli chodzi o kompetencje. Zatwierdza najpierw plan monitorowania, potem weryfikuje sprawozdanie. Sprawozdanie musi zawierać wszystkie dane, żeby oszacować, czy nastąpiła redukcja emisji gazów cieplarnianych, czy zostały osiągnięte cele w zakresie redukcji. W początkowych latach jest to 2%. Na tej podstawie oblicza saldo zgodności i albo wystawia dokument FuelEU Maritime, albo przekazuje informacje o wysokości kary. Kiedy kara jest uiszczona przez armatora, w tym momencie otrzymuje on dokument zgodności FuelEU Maritime. W naszym projekcie karę będzie nakładał dyrektor urzędu morskiego. Będzie również odpowiadał za weryfikację, czy kara została opłacona. To on będzie wystawiał dokument zgodności FuelEU Maritime...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale, pani poseł, jeszcze nie padła odpowiedź na pozostałe pytania.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W związku z tym, czy państwo wiecie, ile armatorów będzie spełniać za chwilę wymagania? Czy już wiadomo, którzy będą musieli płacić kary? Interesuje mnie inny etap, nie, że państwo będziecie nakładać kary, tylko jakie są możliwości pomocy armatorom. Czy macie informacje, ilu nie będzie spełniać warunków i co wtedy?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Jeżeli chodzi o to, ilu będzie spełniać warunki, estymacja kosztów nie jest prosta. Zrobiliśmy oczywiście estymację na potrzeby oceny skutków regulacji, posilkując się informacjami, które przekazali nam armatorzy. Natomiast samo rozporządzenie przewiduje bardzo wiele mechanizmów elastyczności. Jest możliwość pożyczania deficytu i nadwyżki salda zgodności, w zależności od okresu rozliczeniowego. Jest możliwość wspólnego rozliczenia całej puli statków. Na dziś dzień nawet armatorzy nie są pewni, w jakiej wysokości będą kary. Odpowiadając na pytanie pani poseł dotyczące mechanizmów, wsparcie będzie polegało na tym, że środki te w całości są przeznaczane na inwestycje dla armatorów.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dlatego pytam, czy macie państwo orientację. Jeżeli nie macie orientacji, dlatego że armatorzy sami nie wiedzą, to zaczynamy od kar, a nie od przygotowania armatorów do tego, żeby nie płacili kar.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Dopiero, jak wpłyną pieniądze, będzie można je wykorzystać.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Trzeba się do tego przygotować.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Może oddajmy głos armatorom.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wydaje mi się, że reforma w tym zakresie spadła nam zniecka. Nawet kilka lat przygotowań nie wystarczy na to, żeby polscy armatorzy zdążyli wymienić jednostki, które pływają 20, 30 albo 40 lat. A więc tak czy inaczej, przepraszam, nasz sektor dostanie kopa. Po prostu nie da się tego uniknąć. Wiadomo, że trzydzieści kilka milionów szacowanych z kar to nie jest wielkie wsparcie. Pani dyrektor, chciałbym dopytać o system, który państwo proponujecie, być może kończąc ten wątek. Czy środki z kar przeznaczone na dekarbonizację, które jak rozumiem, miałyby zostać zainwestowane we wspieranie technologii u armatorów, miałyby być wykorzystane na nowe statki czy miałyby to być wspieranie konkretnych technologii ograniczania emisji CO₂? Na co miałyby być?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Cele rozporządzenia są przede wszystkim związane z wprowadzaniem nowych paliw niskoemisyjnych, ale jak najbardziej również technologii nisko i zeroemisyjnych. Będą to konkretne programy priorytetowe. Na razie opisujemy, jak będą powstawały mechanizmy. Musimy mieć ustawę, która określi nam ramy prawne. Jeżeli chodzi o przygotowanie armatorów, to może najlepiej będzie, jak oddamy na chwilę głos armatorom.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, panie sekretarzu.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dorskoc:

Dzień dobry. Dariusz Dorskoc, szef Związku Armatorów Polskich i dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej.

Zostało poruszonych kilka wątków. Postaram się je jakoś uporządkować, jakbym coś przeskoczył, proszę o dopytanie. Zaczynając od kwestii FuelEU i kar z tego tytułu, wszyscy generalnie będą ponosić kary. Są one naliczane po prostu od emisji, która jest. Wynika to nie z wielkości statku, tylko ze zużycia paliwa. Są one policzone tak, że używając konwencjonalnych paliw, których większość armatorów używa na co dzień, z automatu wchodzi się w kary. Mówię ogólnie,

gdyż zapewne znajdzie się jakiś wyjątek, jakiś statek, który akurat nie łapie się na to, ale zasadniczo wszyscy temu podlegają.

Jeżeli chodzi o skalę kar, są one do oszacowania. Zresztą kwota oszacowana przez ministerstwo gdzieś tam już padła, dlatego że mniej więcej wiadomo, ile statki zużywają rocznie paliwa. Oczywiście jest to pewien margines, dlatego że można się pomylić o parę procent. Jest to kwestia możliwa do oszacowania. Na przykładzie informacji, jakie mamy w Związku Armatorów Polskich, na dzisiaj jesteśmy w stanie ocenić, że w roku 2025 w PŻM spodziewamy się kar łącznie na poziomie około 2,2-2,3 mln euro. Jeżeli doloży się do tego pozostałych armatorów, powiedzmy, że będą to kary rzędu 3 mln euro. Musimy się liczyć z taką kwotą, tyle tylko, że jest tu jeszcze kwestia tego, że kwotę tę można zredukować poprzez zastępowanie paliw paliwami o mniejszym stopniu emisji. W naszym przypadku głównie są to albo gaz, albo biopaliwa. W zasadzie nie wymaga to dużych zmian na statku, tylko zmian paliw. Po prostu nie opłaca się zmieniać statku, prościej jest kupić droższe paliwo bio, które...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To wszystko są koszty.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dorskoc:

Tak, tak, oczywiście, tylko mówię o technice wybranej właściwie przez wszystkich armatorów. Na tym poziomie jest to redukcja kary poprzez zwiększenie zużycia biopaliw. Zresztą taki jest cel regulacji. Oczywiście to też kosztuje. Jesteśmy w stanie zredukować kary gdzieś do połowy, kupując droższe paliwo. Salduje się to w ten sposób, że opłaca się kupić biopaliwo, które w tej chwili jest ponad dwa razy droższe za tonę niż paliwa konwencjonalne. Saldo na końcu jest takie, że to...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Na końcu okaże się, że trzeba kupić nowy statek, gdyż tyle w to wkładacie.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dorskoc:

Generalnie rzecz biorąc, oczywiście z punktu widzenia armatora jest to ewidentne obciążenie. Jeżeli chodzi o mechanizmy powrotu pieniędzy, wracają one do branży, ale niekoniecznie do armatorów.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pójdą do funduszu ochrony środowiska i rozmyją się.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dorskoc:

Zwłaszcza w przypadku takiego armatora jak Polska Żegluga Morska, gdzie pływamy generalnie po świecie, a statki kupujemy za granicą, niespecjalnie jest dla nas widoczny zwrot, ale po prostu traktujemy to jako dodatkowe obciążenie. Jeżeli chodzi o FuelEU, podstawowym elementem dla nas jest dążenie do minimalizacji kosztów poprzez optymalne zakupy biopaliw i zmniejszenie współczynników. Na pewno nie da się tego zrobić tak, żeby... Wyjaśnię, że im więcej dopłacamy do paliwa, tym bardziej spada nam kara. Per saldo to się opłaca, ale generalnie cały czas jest więcej, niż gdyby tego nie było. Nie ulega to wątpliwości. Zmniejsza nam to kary.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A mógłby pan sekretarz wskazać, jak pan uważa, jaki procent zysków będą stanowić kary u polskich armatorów?

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dorskoc:

Bardzo trudno jest to oszacować ze względu na to, że trudno mi to odnieść do całości obrotów. Jest to uciążliwe i obniża konkurencyjność, ale tak jak mówiłem, umówmy się, że dla PŻM kwota 2,5 mln euro, nie jest kwotą wywracającą, niemniej jest to 10 mln zł.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dla PLO już będzie.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dosekoc:

Dla PLO będzie, chociaż tam będą trochę niższe kary. Dla PŻB też będzie w znacznym stopniu. Dotyka to w szczególności żeglugę promową i żeglugę europejską, dlatego że dotyczy to generalnie Europy. Jedyna, o ile mogę powiedzieć, dobra strona jest taka, że dotyczy wszystkich w podobnym stopniu. Dotyczy to Europy. Z ETS, jeżeli mogę troszeczkę przejść do wcześniej omawianego tematu, jest trochę inna sytuacja. Jeżeli chodzi o ETS, o koszty, które ponosi armator, to musi dopłacać do paliwa za emisję CO₂, wykupywać prawo do emisji, czyli ETS, musi je umarzać, ale generalnie musi wykupywać. Ten koszt jest znacznie większy, jeżeli chodzi o koszty funkcjonowania. Szacujemy, że w 2025 r. w skali wszystkich armatorów będzie to kilkanaście milionów euro. Tu możemy dosyć łatwo wyliczyć, ile będzie nas to kosztowało. Możemy to dodać, dlatego że wiemy, ile promów ma PŻB i jak pływają pozostali armatorzy.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Plus jeszcze instytucji trzeba zapłacić.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dosekoc:

Jest to do oszacowania. Jest to około kilkunastu milionów euro. Tutaj jest dodatkowy problem, który jest dla nas bardzo bolesny, jak też uderza nas konkurencyjnie. To, co jest w Europie, to jest w Europie, można powiedzieć, że wszyscy działają na tych samych zasadach. Ale niestety, jeżeli płynie się na przykład do Brazylii, za połowę przelotu ETS też trzeba zapłacić w Europie. Jeżeli statek płynie na przykład z Brazylii do Polski, to pomimo że na europejskich wodach jest, powiedzmy, 15% całego przelotu, bierze się emisję z całości przelotu i na połowę z tego trzeba wykupić i pokryć ETS. Prowadzi to do sytuacji, która znacznie obniża konkurencyjność na oceanach. Jak mówię, w Europie wszyscy dopłacają tyle samo. Nie obniża to tak mocno konkurencyjności, ale w momencie, kiedy na przykład nasz przewoźnik, nasz partner przewozi określony ładunek z Polski do Afryki i ten sam produkt wiezie ktoś z Chin do Afryki, a cena tego produktu jest zbliżona, akurat są takie rzeczy, gdzie tak to funkcjonuje, to w momencie, jak naszemu przewoźnikowi za połowę trasy dokłada się ETS, czyli de facto podnosi mu się koszty paliwa o kilkanaście procent, automatycznie wypada on z rynku. Są to rzeczy, które są dla nas bardzo bolesne. Mówię to tylko jako przykład wybiegający poza główny temat.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie sekretarzu, czy jest tak, że armatorzy będą obciążani za połowę trasy wtedy, kiedy będą wypływać z portów Unii Europejskiej, z krajów Unii Europejskiej albo do nich przyplwać?

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dosekoc:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Za połowę trasy?

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dosekoc:

Za połowę trasy poza Unią Europejską.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli przyplwają z Honolulu, to będą płacić za połowę trasy Honolulu-Amsterdam?

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dosekoc:

Dokładnie tak. Jeżeli chodzi o Europę, będzie to 100%, jeżeli będą pływać pomiędzy portami europejskimi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dotyczy to tylko tych armatorów, którzy są zarejestrowani na terenie Unii Europejskiej?

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

Wszystkich. Jest to wymóg. Oczywiście będzie się to wiązało z jakimiś problemami. Przyznam, że nie wiem, jak to wygląda z punktu widzenia armatorów, nie wiem, amerykańskich czy chińskich.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Oplaty, o których mówiliście państwo wcześniej, które dotyczą tylko tych armatorów, którzy są zarejestrowani w państwach Unii Europejskiej, to jakie to opłaty?

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

Dotyczyło to...

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Może ja dopowiem. To nie jest tak, że tylko ci, którzy są zarejestrowani w Unii Europejskiej. To siedziba armatora przesądza, który kraj jest krajem administrującym w tym przypadku. Armatorzy, którzy mają siedzibę na terytorium RP, będą na pewno przypisani do Polski. Wpływy z kar będą trafiały do polskiego budżetu. Dodatkowo dla wszystkich armatorów spoza Unii Europejskiej, którzy mieli najwięcej zawinień do polskich portów spośród portów Unii Europejskiej albo zgodnie z ostatnim kryterium, jakim jest pierwsze zawinięcie w przypadku gdy zawinięcie jest za mało, żeby zrobić szacunki, pierwszy raz zawinęli do polskiego portu, Polska będzie państwem administrującym. Kary, które ci armatorzy ewentualnie będą uiszczali, będą dochodem budżetu państwa.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

Jeżeli mogę, to jeszcze dopowiem, że niezależnie od tego, jaką statek ma banderę, w jakich spółkach jest zarejestrowany, dokument compliance, tak się nazywa ten papier, idzie do samej góry, do ostatecznego właściciela. Nieważna jest struktura spółek, flag, niczego. Dokument wiąże się z tym, gdzie faktycznie jest armator. Jest to bardzo jasno określone. Niezależnie, czy to będzie PZM, która nie ma statków pod polską banderą, czy to będzie ktoś inny, w ogóle nie zależy to od flagi. Jest to przypisane. Pieniądze od polskich armatorów będą trafiały do Polski, co nie znaczy, że będą wracały do armatorów. Tutaj chciałbym, jeżeli mogę, nawiązać do wcześniejszego wątku. Patrząc z punktu widzenia żeglugi, powrót na przykład do polskich stoczni jest bardzo wskazany, ale armator niespecjalnie ma z tego korzyść.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie zrozumiałem końcówki.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

Chodziło mi o to, że w naszym przypadku, kiedy nie jesteśmy w stanie zbudować statku w Polsce, to, że pieniądze pójdą na wsparcie polskich stoczni, jest bardzo dobre, każdy się z tego cieszy, ale z punktu widzenia armatora nie wracają one do nas jako do armatorów. De facto dla nas jest to obciążenie podatkowe.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Chyba na razie nie wiadomo, jak pieniądze miałyby być rozdysponowane. Na pewno nie wrócą dla armatorów, którzy są zarejestrowani poza Polską. W zasadzie jest to jakaś zachęta do tego, żeby rejestrować się w Polsce pod polską banderą.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

Nie, nie. Mówię w kontekście budowy statków. Jeżeli mówimy o budowie statków, które byłyby przystosowane, po prostu nie zbudujemy ich w Polsce.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pojawiły się też pytania do pani dyrektor, ale przejdziemy do państwa z ministerstwa klimatu.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Miałam jeszcze pytanie...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Właśnie chciałem dopytać o śródlądowe szlaki wodne. O to chodziło, pani poseł?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, nie. Miałam pytanie do stowarzyszenia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A to przepraszam. Najpierw pytanie pani poseł Arciszewskiej.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Panie przewodniczący, już kilka razy zostałem wywołany. Radosław Stefaniak. Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych.

Zgadza się w całej rozciągłości z panem prezesem Dariusza Dorskoczem ze Związku Armatorów Polskich w kontekście naszej dyskusji na temat FuelEU Maritime, chciałbym zwrócić uwagę, że dyskutujemy na temat FuelEU Maritime w obecnej postaci, że tak się wyrażę. 11 kwietnia tego roku na posiedzeniu komitetu MEPC Międzynarodowej Organizacji Morskiej został rozrysowany wstępny projekt tzw. IMO Net-Zero Framework. Mechanizm jest podobny w tym względzie, że są obowiązkowe kwoty redukcji emisji, natomiast problem tkwi w szczegółach, ponieważ tutaj mamy wytyczone dwie obowiązkowe kwoty, które będą obowiązywać armatorów. Jest to tzw. IMO base target i IMO direct compliance target.

Pozwolę sobie przytoczyć cyfry do roku 2035. Wiadomo, że FuelEU Maritime wykracza do roku 2050, natomiast IMO Net-Zero Framework jest na razie uzgodnione wstępnie do roku 2035. Przyjmując dane wejściowe dla IMO Net-Zero Framework, współczynnik intensywności jest 93,3 grama na ekwiwalent CO₂ na megadżula. Jest to poziom z emisji z 2008 r. Z kolei FuelEU Maritime przyjmuje współczynnik referencyjny 91,16 grama na ekwiwalent CO₂ na megadżula. Jest to poziom z 2020 r. Zaczę od FuelEU Maritime. W 2030 r. powinniśmy emitować circa 85,7. Jest to redukcja o 6%. W 2035 r. jest to 78 gramów. Jest to redukcja o 14,5%. Natomiast w przypadku IMO Net-Zero Framework zaczyna nam się rozjeżdżać już od roku 2028, którego FuelEU Maritime nie obejmuje, tylko wspomina o latach 2030-2035 w increments, jak to się mówi. W przypadku IMO Net-Zero Framework, w przypadku obecnego projektu mamy tutaj spadek. Już w roku 2050 IMO base target zrównuje się praktycznie z FuelEU Maritime. Z kolei IMO direct compliance target przeskakuje FuelEU Maritime odpowiednio o 85,8 i 73,7. Z kolei lądując w roku 2035, gdzie FuelEU Maritime wymaga od nas 78 gramów współczynnika CFI, IMO base target wynosi 65,3, a direct compliance target wynosi 53,2. Zwracam uwagę, dlaczego jest to niezmiernie istotne. Jest to istotne, dlatego że motyw 69 rozporządzenia FuelEU Maritime stanowi, że Komisja Europejska powinna wystąpić z propozycją rewizji regulacji FuelEU Maritime w przypadku osiągnięcia porozumienia globalnego dotyczącego redukcji emisji gazów cieplarnianych. I właśnie tutaj, w przypadku IMO, inicjatywa, o której wspominam, jest już poparta przez Chiny, Singapur czy Holandię. Są to czołowe centra żeglugowe świata.

Są jeszcze inne problemy, o których należy wspomnieć, odnośnie do braku kompatybilności między FuelEU Maritime a IMO Net-Zero Framework. Na przykład będą różnice w zakresie tzw. assurance of compliance, czyli zapewnienia zgodności na polu raportowania czy norm certyfikacyjnych dla paliw żeglugowych albo jak będzie oceniane IMO Life Cycle Assessment, jakie będą zasady rządzące tzw. funduszem Net-Zero Fund, do którego będą wnoszone wkłady z tytułu redukcji emisji. Jeżeli chodzi o IMO Net-Zero Framework, posługuje się tzw. jednostkami nadwyżkowymi, czyli supply units i tzw. remedial units. Podobnie jak w przypadku IA będą to jednostki, które armatorzy będą musieli obowiązkowo zakupywać, żeby zapewnić sobie zgodność z postanowieniami.

Na razie jest to projekt. Projekt będzie dyskutowany na październikowym posiedzeniu komitetu MEPC. Jest bardzo prawdopodobne, że to, co teraz jest draftem, ulegnie modyfikacji i zostanie przyjęte w czasie październikowego posiedzenia komitetu. Dlatego chciałem państwa uświadomić, że FuelEU Maritime, o którym tutaj dyskutujemy, jest to FuelEU Maritime w obecnej postaci, czyli według stanu na dzień posiedzenia. Natomiast za pół roku możemy mówić o rewizji FuelEU Maritime w kierunku postanowień, które zostaną przyjęte na październikowym posiedzeniu komitetu MEPC.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W odniesieniu do tego, że zadawałam pytanie, mówi pan tutaj do osób, które to rozumieją, ale większość członków Komisji może nie zrozumieć tych określeń. Więc niech pan powie normalnym językiem, co oznacza to, co pan powiedział.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Oczywiście.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wzrost kary, itd.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Pierwsze, co...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

I jeszcze jedno. Zadawałam panu pytanie, jeżeli chodzi o żeglugowców. Jakie państwo dzisiaj macie możliwości skorzystania z pomocy, przygotowania się do wszystkich kar, wymogów? Czy jest z państwem, nie wiem, jakieś porozumienie? Czy państwo jesteście poinformowani, że możecie skorzystać z jakichś środków, jeżeli chodzi o wyposażenie statków czy przygotowanie się do spełnienia wymogów? Chodzi o to, żeby nie zaczynać od kar, tylko od tego, żeby można było uprawiać żeglugę.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Pani poseł, udzielę tutaj odpowiedzi w następujący sposób. Po pierwsze, odnosząc się do kwestii IMO Net-Zero Framework, zacznę od tego, że wymagania w obecnej postaci IMO Net-Zero Framework są znacznie ostrzejsze niż w przypadku FuelEU Maritime.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Co to oznacza?

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Kwoty redukcji emisji gazów są o wiele bardziej zaostrzone niż w projekcie FuelEU Maritime. Natomiast jeżeli chodzi o obecne kwestie, jeżeli chodzi o mechanizmy pomocy armatorom, sądzę, to jest to pytanie trochę bardziej do finansisty niż do prawnika. Po drugie, chciałbym tutaj zwrócić uwagę, że inicjatywa, która jest wspomniana w piśmie ministerstwa odnośnie do gdańskiej inicjatywy klimatycznej, jest to tylko jedna z kilku inicjatyw na poziomie unijnym, które są rozpatrywane. Nie jest tak, że jest jedna. Niedawno słyszeliśmy o inicjatywie francuskiej, greckiej, estońskiej. Gdańska inicjatywa klimatyczna to trzecia czy czwarta inicjatywa tego rodzaju na gruncie Unii Europejskiej, która jest nam znana.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ma pan na myśli to, że nie wiadomo, jakie rozwiązania ewentualnie zostaną przyjęte. Tak?

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Pierwsza rzecz, na którą tutaj chciałbym zwrócić uwagę, panie przewodniczący, to to, że tak naprawdę pełna ocena skutków FuelEU Maritime jest obiektem żywej debaty europejskiego sektora żeglugowego. Tak bym to określił.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Delikatnie.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

I to na poziomie unijnym, nie tylko polskim.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Lamczyk w tych tematach. Tak, panie pośle?

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Tak. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak widać, w tym, co pan mówił, jest rozbieżność pomiędzy regulacjami Unii Europejskiej a normami międzynarodowymi. Już nie mówię o niedostosowaniu do realiów operacyjnych tutaj u nas, w kraju. Wiadomo, że jak jest coś nowego, to zawsze jest ryzyko. Jest ryzyko regulacyjne, jest ryzyko ekonomiczne, ale jest też ryzyko technologiczne. W związku z tym mam pytanie do państwa o dostępność na szeroką skalę zeroemisyjnych olejów napędowych. Jak to wygląda u nas? Jak wygląda sprawa

infrastruktury w portach śródlądowych i morskich, jeżeli chodzi na przykład o LNG czy wodór? Czy w tym kierunku są jakieś poczynania? Wiadomo, że mamy też ryzyko społeczne, gdyż jeżeli ktoś będzie odchodził z sektora, od konwencjonalnej żeglugi, to jest to utrata miejsc pracy. Jak na to państwo patrzycie? Jest niskie tempo przekwalifikowania się kadr, brak szkoleń. Ale są też skutki pozytywne jak w każdym przypadku. Modernizacja floty, poprawa efektywności energetycznej spowoduje innowacyjność w technologii nowych usług związanych z zielonym transportem. Czy jest szansa, żeby tutaj Polska się odbiła, żebyśmy poszli właśnie w tym kierunku? Widzę, co robi Finlandia, jak pracuje nad silnikami na czas przejściowy, żeby wejść w to bardzo płynnie. Ale mam też pytanie do państwa, czy światowe firmy, które korzystają z frachtów, jak na przykład IKEA czy Amazon, które obowiązują inne standardy, pytają o zielone sprawy. Czy jest obawa o to, żeby Turcja ich nie przechwyciła? Jednak jest ona konkurencyjna, jest tutaj bliźniutko. Czy przechwyci frachty, które pójdą do Europy? Jak państwo patrzycie na te aspekty, jak jesteście przygotowani? Jak mówię, najważniejsze jest uwierzyć. W tej chwili mamy środki unijne, można się łatwiej dostosować.

Mówili państwo też o Odrze. Wiem, że czas był zmarnowany. Chociażby było zablokowanie portu w Kędzierzynie-Koźlu przez Polskie Linie Kolejowe. Ten czas był zmarnowany. Dlatego mam pytanie, jakie jest wyjście, żeby później mieć z tego wszystkiego sukces. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Najpierw odpowiedzmy na pytanie pana posła Hoca odnośnie do parametrów, które też wskazano w informacji ministra Marchewki, odnośnie do Zielonego Ładu w kontekście strategii dla rozwoju żeglugi śródlądowej i dosyć wysokich parametrów, oczekiwanego procentu transportu, który miałby być wykonywany drogą śródlądową. Jak w tym kontekście wypowiedzieć się państwo z resortu klimatu i środowiska? Jak nieraz rozmawialiśmy z infrastrukturą, to tam nie ma blokady tego, ale bez Wisły i bez Odry przecież nigdy tego nie spełnimy. Jest to oczywiste jak słońce. Jak państwo na to patrzcie? Wczoraj słuchałem jednego z wiceministrów z państwa resortu, który chwalił się tym, że projekt ustawy o Parku Narodowym Dolnej Odry został skierowany do Sejmu. Rozumiem, że w tym kontekście strategię w zakresie Zielonego Ładu dotyczącą śródlądowych dróg mamy wrzucić do kosza. Jakie wtedy ewentualne konsekwencje mogą nas spotkać, abstrahując od gospodarki? Jak jeszcze to wyczerpiemy, to potem przejdziemy do pytań pana posła Lamczyka.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Z góry przepraszam, panie przewodniczący, ale tutaj z kolegą zajmujemy się zupełnie innymi tematami, więc nie jesteśmy w stanie udzielić odpowiedzi akurat na to pytanie, ale postaramy się to zrobić na piśmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A koleżanki?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Też nie. Wszyscy jesteśmy z Departamentu Odnawialnych Źródeł Energii oraz Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych. Więc ciężko mi się wypowiadać w temacie Odry.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To pani dyrektor, z uwagi na to, że znalazło się to w państwa informacji. Swoją drogą muszę pochwalić Ministerstwo Infrastruktury. Mimo że teoretycznie nie zajmują się Zielonym Ładem, to ich informacja jest dużo obszerniejsza niż państwa informacja. To mój komentarz trochę zgryźliwy, ale trzeba to docenić. Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Panie przewodniczący, my też się odniesiemy na piśmie. Przyznam, że akurat na temat samego transportu w żegludze śródlądowej nie umiem tutaj nic dodać do informacji, którą mamy przekazaną na piśmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kto ją sporządził?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Powstawała bezpośrednio w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, natomiast muszę powiedzieć, że ja osobiście nie zajmuję się żeglugą śródlądową i nie mam tutaj

dotatkowej wiedzy poza tym, co zostało przedstawione w informacji, że rzeczywiście, żeby odwrócić ten trend, należy zadbać przede wszystkim o perspektywę finansowania. Ogólnie odpowiadając na wszystkie pytania odnośnie do finansowania, myślę, że taka świadomość jest zarówno w kraju, jak i na forum Unii Europejskiej. Cały czas dyskutuje się o tym, że zielona gospodarka i transformacja, dekarbonizacja przemysłu, zarówno śródlądowego, jak i morskiego wymaga ogromnych inwestycji. Fundusze na to muszą być znalezione. Myślę jednak, że jest to zbyt ogólnie, wobec czego możemy odpowiedzieć na piśmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To poprosimy z obu resortów na piśmie.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie przewodniczący, dopowiem tylko, że proszę przekazać olbrzymi rozdźwięk. Z jednej strony w specustawie odrzańskiej praktycznie wykreśliście katalog wszystkich inwestycji, budowli hydrotechnicznych na rzece Odrze. Praktycznie zablokowaliście jakąkolwiek żeglowność Odry. Z drugiej strony piszecie tutaj, że powinniście zwiększać żeglugę śródlądową. Jest to całkowity rozdźwięk i brak koncepcji, strategii. Bardzo nas to denerwuje, tym bardziej że ja osobiście pochodzę z tamtych stron. Wiem, co się dzieje, jeżeli chodzi o to, że praktycznie robimy to, o co poprosi nas strona niemiecka, wręcz wpisujemy się w scenariusz landu niemieckiego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, była jeszcze droga międzynarodowa łącząca polską Wisłę z Morzem Czarnym. Jest taka oficjalna koncepcja. Już nie pamiętam w jakich okolicznościach, ale z tego, co pamiętam, rok temu została odłożona ad acta w kontekście Zielonego Ładu i wspierania śródlądowych dróg. W tym kontekście też prosimy o komentarz ministerstw. Co z drogą międzynarodową? Pan poseł Lamczyk i pan poseł Hoc dotknęli sprawy przygotowania polskich portów do wymogów wynikających z Zielonego Ładu, funkcjonowania portów, ale też różnych urządzeń, które mają umożliwić flocie przybijającej do portów większą energooszczędność i w ten sposób umożliwienie niepłacenia kar. Jak to wygląda w tym zakresie? Czy porty transferują swoje możliwości, uzupełniają je w tym zakresie?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Szczegółowa informacja zawarta jest w piśmie. Są to głównie wymogi wynikające z rozporządzenia AFIR, ale łączy się to bezpośrednio z FuelEU Maritime. Dotyczą przede wszystkim udostępnienia możliwości podpinania się do OPS-ów począwszy od roku 2030. Na tę chwilę oczywiście mamy pierwszy dostępny system OPS w publicznym terminalu promowym na Nabrzeżu Polskim w Gdyni, uruchomiony w czerwcu 2022 r. Pozostałe porty te inwestycje... Nie mamy żadnych raportów o tym, żeby inwestycje były zagrożone. W Gdańsku trwają prace przygotowawcze. Jeżeli chodzi o Szczecin i Świnoujście, też jest planowane wdrożenie systemów OPS do 31 grudnia 2029 r. Mamy nadzieję, że fundusze, które będą dostępne z pieniędzy pozyskanych zarówno z kar FuelEU Maritime, jak i z ETS, jeżeli nasze postulaty zostaną uwzględnione, żeby środki z sektora mogły trafiać bezpośrednio do sektora, też będą do wykorzystania, żeby wspierać te inwestycje.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Teraz pozostały pytania pana posła Lamczyka. Kto z państwa odpowie? Skutki dla przewoźników, armatorów, jeżeli któryś musiałby ograniczać zatrudnienie, możliwość przeszkolenia pracowników. Dobrze mówię, panie pośle? Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dosek:

Jeżeli mogę powiedzieć z punktu widzenia przewoźników, oczywiście jest różna skala działalności. Jest trochę inna, jeżeli ktoś działa bardzo blisko w Europie, na przykład operując promami lub jednostkami bliskiego zasięgu. Jest trochę inaczej, jeżeli chodzi się po oceanach. Jeżeli chodzi o doraźne środki, wiadomo, że są dążenia do tego, żeby w ogóle zmienić strukturę statków, ich budowę, konstrukcję, sposób zasilania na paliwo typu metanol, gaz czy wodór. Ale na dzisiaj muszę powiedzieć, że w przypadku żeglugi dalekosiężnej jest to raczej przyglądanie się rynkowi niż realne działania. W tej chwili po prostu nie ma infrastruktury, jeżeli chodzi o dostawy paliw alternatywnych. Prowadząc proces inwestycyjny – mogę powiedzieć na przykładzie PŻM – dzisiaj zamawiamy statki, które dostaniemy za trzy lata. Jeżeli nie wiemy, jakie paliwo za trzy lata

akurat zdobędzie przewagę na rynku, to nie możemy na tym budować strategii, która strasznie dużo kosztuje. Budowa statku na amoniak, na wodór lub nawet na metanol jest znacznie droższa. Nie mając zapewnionej infrastruktury dostawy takich paliw, nikt racjonalny nie wchodzi na dłuższą metę w bardziej eksperymentalne rzeczy. Raczej jest to problem tego, że wymuszone są działania związane ze zmniejszaniem samej emisji, co samo w sobie jest pozytywne, tyle tylko, że najczęściej realizuje się to poprzez zwiększenie udziału biopaliw, paliw, które mają mniejszą emisję CO₂ i inaczej się raportują. Jest to podstawowy element.

Jeżeli chodzi o ryzyka, które pan poseł wyszczególnił, typu zwolnienia, itd, w szerokim aspekcie jeżeli opłacalność branży będzie spadać, to będzie to rzutować na kondycję firmy, a nie, żeby konkretnie odnosiło się to do firmy i żeby z tego tytułu musiała zredukować załogę albo coś takiego. Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa działające w krótkim zasięgu, to takie rzeczy oczywiście są wykonywane. Myślę, że koledzy z PZPŻ mają większą orientację, ale jest to dużo prostsze. Na przykład w norweskim fiordzie dosyć łatwo jest zrobić eksperymentalne paliwo i samodzielny autonomiczny statek, który pływa 500 m w jedną i w drugą stronę. Może chodzić na wodór i być bez załogi. Takie rzeczy można zrobić, ale są to raczej rozwiązania niszowe. Albo na przykład GSR robi elektryczne promy, ale jest to zupełnie inny prom niż taki, który chodzi przez morze. Raczej jest to na wody wewnętrzne bliskiego zasięgu.

Jeżeli chodzi o bezpośrednie skutki wprowadzenia regulacji, wprost uderzające w to, że trzeba zmienić strukturę firmy, zmienić budowę statków, to tak się to nie przekłada. Raczej jest to ogólnie duże utrudnienie i zwiększenie kosztów eksploatacji na co dzień. W tej chwili jesteśmy w procesie budowy czterech statków metanol ready, czyli takich, których przebudowa na statek w pełni metanolowy, będzie tania. Budowa od początku statku na metanol na dzisiaj... Przebudowa też będzie kosztowała około 6-7 mln dolarów. Taką opcję bierzemy uwagę. Dzisiaj kosztuje nas to kilkaset tysięcy więcej po to, żeby zapłacić, powiedzmy, 5 mln mniej za ileś lat, jak się okaże, że ta technologia wygra, ale na dzisiaj to jest koszt.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dlatego pytałam, czy macie państwo pieniądze na takie inwestycje.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Dorskoc:

Od razu powiem, że jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Morską, współpracujemy z ministerstwem w tej kwestii. Nasze postulaty znajdują bardzo duże zrozumienie i właściwie bardzo często bardzo szybką reakcję, na ile jest to możliwe. Niewątpliwie to dobrze. Generalnie rzecz biorąc, mamy pomysł na to, żeby w jakiś sposób ułatwić proces przechodzenia czy zmniejszenia kosztów wdrażania nowych technologii. Jesteśmy w procesie. Trudno mi mówić o konkretnych rzeczach. Wiadomo, że wiąże się to z możliwościami zasilenia finansowego.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale państwo nie odpowiedzieliście mi na pytanie. Zadałam pytanie, jaki jest proces. Tak samo państwu. Jeżeli to wszystko jest w uzgodnieniach, to zamiast zaczynać od kar, mam pytanie. Pan owszem. Wszyscy jako oczko w głowie mają PZM, ale przepraszam, ja pytam o wszystkich armatorów, żeby nie zaczynać od kar, tylko od możliwości, w które mogą się wkomponować, jeżeli chodzi o przygotowanie do zastosowania wszystkich ograniczeń, jeżeli chodzi o emisję. Panu może się to uda, pan jest i tu, i tu, itd, ale mnie interesuje rozwiązanie systemowe. Zaczynacie państwo kar, zbieracie na fundusz, który się rozejdzie, ale jak armatorzy mogą się do tego przygotować? Jak chcecie wyjść im naprzeciw? Jak zaczniecie od kar, to oni padną. Teraz mówi pan o inwestycjach, wcześniej nie chciał pan tego powiedzieć, ale są to inwestycje. Czy pan przebuduje, czy pan zamontuje instalację, to jest inwestycja. Czy macie państwo na to pieniądze? Czy kiedy każdy armator przyjdzie, powiecie, że jest to pomoc publiczna: „sorry, macie już dokapitalizowanie albo kredyt, do widzenia” i pocałują klamkę, nie będą mogli się dostosować i padną. Chodzi o funkcjonowanie przedsiębiorstwa, podstawowe problemy do rozwiązania.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Szanowny panie przewodniczący, pani poseł, rozumiem zastrzeżenie, natomiast taki jest mechanizm przepisów unijnych. Wymagania są wprowadzane przez rozporządzenie, które stosuje się bezpośrednio.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie mówię o mechanizmach tylko o tym, jak Polska chce się ustrzec i zabezpieczyć naszych armatorów.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Rozumiem.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

A nie potem, tylko stosować kary, dlatego że tak stanowi przepis unijny, kiedy wiemy, że dzisiaj wszystkie przepisy unijne dzisiaj są takie, że właściwie albo się rozjeżdżają, albo ma być globalna zgoda, albo nie wiadomo, na czym stoimy, ale już wiemy, że kary będą, już wiemy, jak to przeliczać, jakie są mechanizmy, wzory. Raczej interesuje mnie przetrwanie przedsiębiorstw i skorzystanie Polski z funduszy, które zapewnią dostosowanie się do wymogów i uprawianie żegluga.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Rozumiem zastrzeżenie co do samego procesu, natomiast tak została stworzona ocena skutków regulacji i tak zostało pomyślane rozporządzenie właśnie po to, żeby stymulować zarówno popyt, jak i podaż paliw odnawialnych nisko i zeroemisyjnych. Pierwsza diagnoza w zakresie rozporządzenia jest taka, że nie są one obecnie dostępne na rynku. Tak jak mówią nam tutaj armatorzy, w tej chwili nie są w stanie w pełni przewidywać, jak będzie następował rozwój dostępnych technologii, rozwój dostępnych na rynku paliw. Względem tego ich strategia będzie modyfikowana. Natomiast może co jeszcze tutaj należałoby podkreślić, to to, że armatorzy też mają różne mechanizmy elastyczności. Między innymi jest to mechanizm łączenia statków w pule. Jeżeli mamy statki, które są w tej chwili eksploatowane i z różnych względów niemożliwe do zmodernizowania albo byłoby to kosztowo zupełnie nieekonomiczne, jeżeli armator podejmie inwestycje w statki, które będą spełniały wymagania z nadwyżką, czyli będą miały saldo zgodności z nadwyżką, to będzie mógł nadwyżkę spożytkować po to, żeby nie płacić za statek, który będzie obciążony karą. A więc są różne mechanizmy, które mają służyć temu, że armatorzy zbudują długofalowe strategie inwestycyjne i będą szukali rozwiązań, które pozwolą im wykorzystywać środki na inwestycje. Tyle mogę odpowiedzieć.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że dla firmy, która ma 50 statków, to się opłaca, ale jak ktoś ma dwa statki, to już wtedy państwo nie macie orientacji, jakie są jego możliwości przetrwania, przebudowy, rozbudowy, montowania jakichś urządzeń. Takie przedsiębiorstwo nie ma szans, czyli w perspektywie musi się zamknąć. Mówi pani o skorzystaniu z różnych instrumentów, ale trzeba jeszcze zapoznać się z tym, jak funkcjonuje dany armator. Może nie mieć możliwości na ten czas, a jeżeli chcemy, żeby funkcjonował, to przy analizie funkcjonowania można napisać jakąś strategię, tylko musi być realizowalna. Czasem nie jest ona realizowalna. Jak ktoś podlega na przykład Agencji Rozwoju Przemysłu bądź ministerstwu, to potrzebuje pomocy. Pytam o pulę pomocy. Trzeba mieć orientację, w jakich warunkach funkcjonuje dane przedsiębiorstwo. Spełniając tylko te warunki, koniec, można zamknąć niektóre przedsiębiorstwa, dlatego że nie będą one w stanie ani wybudować nowego statku, ani wygenerować takiego zysku, żeby przy dwóch bądź trzech statkach móc je przebudować i jeszcze zapłacić karę, i jeszcze zarobić na to, żeby firma funkcjonowała. Trzeba mieć orientację, jak dany armator funkcjonuje, chyba że państwo znowu połączycie, zlikwidujecie wszystkie firmy. Trzeba wiedzieć, w jakiej sytuacji jest poszczególny armator. PZM sobie poradzi, ale inni armatorzy być może nie. PZB też już jest gdzieś tam włączone, żeby stworzyć nową spółkę. Minister znalazł jakieś rozwiązanie, ale przy innych armatorach taki mechanizm może nie zadziałać. Dlatego pytam, czy macie państwo orientację, jak pomóc armatorom. Po prostu nie będą kwalifikować się do pomocy, którą byście mogli, może nawet chcieli zorganizować, ale ja o niej nie słyszę. Nie mogę dowiedzieć się od pani oprócz tego, jakie są zasady w Unii Europejskiej, czy macie analizę i ewentualnie myślicie o tym, jak chcecie pomóc naszym armatorom przy zmieniającej się rzeczywistości przepisów, zapisów europejskich, globalnych etc. Albo może macie analizę, że w perspektywie nie mają szans i generalnie będą musieli zniknąć, dlatego że duży, o których pan Radek tu powiedział, spowodują, zgodzą się na takie warunki funkcjonowania żegluga, że niektórzy nie przetrwają. To też trzeba wiedzieć i powiedzieć sobie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, pani poseł. Pani dyrektor, jak rozumiem, pani poseł pyta o to, jakie macie koncepcje wsparcia wszystkich armatorów, i małych, i dużych. Czy macie to rozróżnione? Czy koncepcje, które teraz są dyskutowane na poziomie unijnym, czy cztery czy pięć koncepcji wymienionych wcześniej, w których nie wiadomo co jest, jakoś radykalnie się od siebie różnią? Czego one dotyczą? Jest nasza gdańska propozycja, ale są też inne. Czego te inne dotyczą? Czy te inne też są dla Polski w jakimś zakresie opłacalne?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

17 armatorów jest przypisanych, zgodnie z bazą danych FuelEU Maritime, do Polski jako państwa administrującego. Nie, nie. Nie ma tam w ogóle statków pod polską banderą. Jeżeli chodzi o analizę, jak funkcjonują armatorzy, mogę powiedzieć tyle.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale przepraszam, jak nie ma pod polską banderą? Jednak mamy trochę statków.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zarejestrowanych w Polsce. Nie są zarejestrowane w Polsce?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Tak, armatorzy. Możemy przekazać dzisiaj informację pisemną. Tak, tak, oczywiście, że nie tylko. Dobrze, nie ma problemu, prześlemy listę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak jak mówi pani poseł. Pani poseł nie mówi do mikrofonu, więc potem może to zagać.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W takim razie jacy to są armatorzy? Mówi pani o 17, wobec czego prosilibyśmy o listę, o jakich armatorach pani mówi.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Prześlemy, tylko wyjaśniam, że przepisy rozporządzenia stosuje się do statków powyżej 5000 GT. Pewnie dlatego są tu bieżności, ale wygenerujemy i prześlemy państwu listę armatorów na dziś dzień przypisanych do Polski jako państwa administrującego. Sytuacja jest dynamiczna, zmienia się. Za każdym razem jeżeli na przykład nowy armator rozpocznie funkcjonowanie, to pierwsze państwo zawinięcia znowu będzie państwem administrującym. Odnosząc się do weryfikacji sytuacji, mogę powiedzieć, że przygotowując przepisy ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, prowadziliśmy... Teraz jest to już jest projekt, w odniesieniu do którego zostały zakończone konsultacje publiczne. Od żadnego z armatorów nie dostaliśmy sygnałów, żeby była potrzebna pomoc w zakresie spełnienia wymagań rozporządzenia FuelEU. Przedstawialiśmy rozwiązania i rozwiązania te zostały zaaprobowane.

Jeżeli chodzi o pytanie pana przewodniczącego, odnosząc się do zmian na forum IMO, jest to proces, żebyśmy mieli jasność. Net-Zero Framework zostanie najwcześniej zatwierdzony w październiku, ale to też będzie dopiero początek procesu. Teraz w porozumieniu z branżą, dlatego że cały czas przekazujemy projekty w zakresie szczegółowych rozwiązań... Są one dopiero wypracowywane na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Wszystkie projekty, które powstają w ramach prac Unii Europejskiej, przekazujemy do branży i szukamy wkładu branży, żeby wszystkie postulaty, których my nie widzimy, były uwzględniane, żebyśmy je widzieli.

Jeżeli chodzi o zmiany w zakresie prawodawstwa unijnego, to też państwo świetnie sobie zdają sprawę z tego, jak wyglądają prace na forum Unii Europejskiej. Zmiany w zakresie EU ETS będą możliwe, kiedy Komisja Europejska przygotowuje projekt, do czego jest zobowiązana. Rewizja ETS jest przewidziana na 2026 r. Tak samo FuelEU Maritime. Po to, żeby była rewizja tych systemów, na początku muszą powstać i być znane regulacje na forum międzynarodowym. Z całą pewnością odpowiadając na pytanie, zgadzamy się co do kierunku. Za każdym razem chcielibyśmy, żeby w miarę możliwości regulacje przyjmowane na forum globalnym jako standardy międzynarodowe w Międzynarodowej Organizacji Morskiej, były tym, o co walczymy w pierwszej kolejności, żebyśmy nie tworzyli dodatkowych standardów na poziomie Unii Europejskiej, ale na tę chwilę nie ma standardów globalnych, natomiast są przepisy europejskie. Jesteśmy tutaj związani stanowiskiem unijnym. Do regulacji, które już są w mocy, po prostu musimy się dostosować. Nie wiem, czy jakieś pytanie jeszcze ominęłam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze wrócimy. Ja na pewno będę miał pytania. Pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, słuchając państwa, można powiedzieć, że implementacja Europejskiego Zielonego Ładu w gospodarce morskiej i żegludze śródlądowej to oczywiście wyzwanie, ale też szansa. Krótkoterminowo szansa może okazać się kosztowna dla branży, ale długoterminowo przekształcenie sektora w kierunku neutralności klimatycznej może przyczynić się do wzrostu innowacyjności, jak również odporności na wahania cen paliw kopalnych, co sprawi, że będziemy konkurencyjni na rynku globalnym. Ale jak mówię, do tego trzeba się odpowiednio przygotować, wejść na dobry fundament. Jak mówię, inne kraje przygotowują się. Byłem w Finlandii. Robią paliwa alternatywne. Tworzą zielone korytarze transportowe, infrastrukturę do bunkrowania paliw alternatywnych. Cały czas u nich to idzie, jest przygotowywane. Dlatego życzę państwu, żebyśmy też weszli na te fundamenty, żebyśmy mieli dobry efekt z transformacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Po części zgadzam się z panem posłem Lamczykiem, ale tylko po części, dlatego że w tej chwili to jest tak, że my tracimy konkurencyjność, a nie zyskujemy. Jakby IMO było na poziomie ogólnosiwiatowym, to wtedy można by mówić o szansach. Przecież teraz nasi armatorzy właśnie dostają po głowie, dlatego że tylko unijni muszą spełniać rygory. W związku z tym na rynku oceanicznych usług logistycznych dostajemy po głowie. A jeżeli chodzi o IMO, o regulacje, zawsze lepiej, jakby była równość, jakby wszystkich to dotyczyło, ale ja wcale nie jestem przekonany, żeby Stany Zjednoczone też będą chciały poprzeć, a bez Stanów Zjednoczonych to się nie wydarzy. Poproszę o komentarz pana sekretarza w tym zakresie. Jaka jest pana opinia? Czy rzeczywiście wszyscy duzi chcą tego?

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Jak wspomniałem, miało to poparcie takich krajów jak Chiny, jak Singapur, jak Holandia, żeby wymienić...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A USA?

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Co do USA nie będę na razie się tu wypowiadał, ale chciałbym zauważyć jeszcze jedną rzecz. Tak naprawdę tonażowo USA nie jest jednym z największych graczy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Zwracam się do panów z branży. Jakbyście porównali flotę polskich armatorów, chyba osiemdziesiąt kilka statków czy 90 statków, ich technologiczne przygotowanie do wyzwań ETS-owych i paliwowych w porównaniu do flot zachodnich armatorów, naszych konkurentów, to jak oni są przygotowani a jak my?

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Daskocz:

Jeżeli mogę, generalnie rzecz biorąc, najważniejszym elementem jest po prostu konieczność wymiany floty na bardziej ekonomiczną. Wydaje mi się, że jesteśmy mniej więcej na poziomie światowym. Firmy na świecie sprzedają stare statki, kupują nowe, które mają lepsze parametry spalania. Jeżeli o to chodzi, to nie odbiegamy od świata. Jeżeli chodzi o nowe jednostki, które są wdrażane, na przykład jeżeli chodzi o promy, przykład promów budowanych w Gdańskiej Stoczni Remontowej jawnie pokazuje, że są one bardzo nowoczesne i spełniają wszystkie możliwe wymogi na wiele lat do przodu. Jako w tej chwili największy armator w Polsce zamawiamy statki. Te, które zamawiamy na dzisiaj, odbieramy je dosłownie teraz, jak również statki, które są projektowane i które będziemy odbierać właśnie w ciągu najbliższych dwóch, trzech lat, też są robione na zapas. Są to po prostu nowe statki. Nie odbiegamy tutaj od standardów światowych. Trzeba jednak pamiętać, że Polska jest dosyć niszowa, jeżeli chodzi o żeglugę i nie dotyka w ogóle sektorów, które dominują na świecie. Wielkie kontenerowce rządzą się innymi prawami. W Polsce PLO funkcjonuje z dwoma czy trzema statkami tego typu.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jednym, pozostałe to są ro-ro.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

Ro-ro-wce. Niemniej jest to minimalna skala, w skali świata jest to praktycznie w ogóle niezauważalne. To samo dotyczy wielkich statków, większych niż my mamy. Nie mamy żadnego statku większego niż osiemdziesiąt parę tysięcy, a na świecie są tysiące takich statków. Branża jest podzielona na kilka sektorów. W większości z nich w ogóle nas nie ma. Nie mamy żadnego gazowca, taka jest prawda. To też jest sektor, który jest nam zupełnie obcy. W sektorowych dziedzinach, gdzie funkcjonujemy, nie odbiegamy od światowego trendu. Wydaje mi się, że nawet można powiedzieć, że jako firma w niektórych rzeczach wręcz możemy prześcigać konkurentów, a na pewno jakoś specjalnie nie odbiegamy. Jeżeli chodzi o przewoźników promowych, jest podobnie, nie odbiegamy. To chyba najlepsze i najbezpieczniejsze sformułowanie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A Chipolbrok nie ma kontenerowców?

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

Chipolbrok rzeczywiście ma. Oni również budują nowe statki według nowych standardów. Też gonią świat.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Są to w połowie Chińczycy, w połowie my.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

W większości, w dużym stopniu inwestycje te są również inwestycjami...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W ostatniej hossie dzięki Chipolbrokowi mieliśmy kilka miliardów zysków.

Prezes zarządu Związku Armatorów Polskich, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. Dariusz Doskocz:

Tak. Ale oni stosują tę samą strategię.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie uważacie państwo urzędnicy, państwo z branży, państwo posłowie, że w kontekście tego, co mówi pan sekretarz... Pani sekretarz, poprosimy o informację. Czy Polska ma przy IMO swojego stałego przedstawiciela? Ma. Poprośmy go o bieżącą informację, jeżeli chodzi o negocjacje, na jakim one są etapie, jakie są stanowiska państw i czy rzeczywiście jest tak, jak mówi pan sekretarz, że być może za pół roku czy za kilka miesięcy dojdzie do jakiegoś porozumienia. Wtedy byłaby niebezpieczna sytuacja, że polscy armatorzy być może przez jakiś czas byłiby de facto obciążeni podwójnym opodatkowaniem. Raz, trzeba rozpoznać, czy to jest możliwe. Dwa, skoro prace są zaawansowane, jeżeli państwo urzędnicy macie o tym wiedzę, jeżeli rzeczywiście są bliskie zamknięcia, jeżeli mogą się skończyć optymistycznie, to czy jednak nie powinniśmy jako polska strona walczyć o to, żeby do zakończenia prac w IMO zawiesić system legislacyjny, wyprzedzić wypadki, a nie reagować post factum na poziomie unijnym?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Może powiem informacyjnie, że stały przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej przy IMO to pani Małgorzata Buszyńska. Mamy tutaj bardzo ścisłą współpracę. Ogólnie Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej koordynuje prace Unii Europejskiej na forum przynajmniej Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego, gdzie są przyjmowane regulacje, o których tutaj była mowa. Działa ośrodek do spraw IMO przy Polskim Rejestrze Statków. Jest tam sekcja krajowa, w pracach której uczestniczą zarówno przedstawiciele administracji morskiej, i centralnej, i urzędów morskich, jak również przedstawiciele branży. Cały czas prosimy o zgłoszenia. Jest możliwość aktywnego udziału w pracach na forum IMO przy wypracowywaniu polskich submisji. Natomiast też trzeba mieć świadomość, że w zakresie, który obejmuje Zielony Ład, stanowiska prezentowane przez poszczególne państwa członkowskie Unii Europejskiej na forum

Międzynarodowej Organizacji Morskiej są to stanowiska skoordynowane. Zaczynamy od pracy na forum grup roboczych Rady Unii Europejskiej. W ramach nich uzgadniane jest stanowisko, które państwa członkowskie będą prezentowały na forum Unii Europejskiej. Jeżeli chodzi o regulacje, o których była mowa na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej, cały czas był to okres przewodnictwa Polski, polskiej prezydencji na forum Rady Unii Europejskiej, co też oznacza, że kraj przewodniczy pracom państw członkowskich na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Myślę, że można powiedzieć, że przyjęcie Net-Zero Framework to sukces polskiej prezydencji i cały czas efekt dążenia do tego, żeby regulacje były jedne i spójne na forum międzynarodowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A jest hipotetyczna możliwość, że oba systemy będą funkcjonować przez jakiś czas równolegle?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Hipotetyczna pewnie jest, natomiast w praktyce wygląda to tak, że ramy czasowe mamy jeszcze dosyć odległe, jeżeli chodzi o wejście w życie. Nawet przy optymistycznym scenariuszu, że teraz, na październikowej sesji – jest to extraordinary sesja – Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego zostaną przyjęte ramowe regulacje, i tak będą one wymagały jeszcze całego szeregu prac szczegółowych. Przepraszam, nie mam przy sobie szczegółowego harmonogramu, ale to nie są regulacje, które wejdą w życie za rok czy za dwa lata. Odpowiednio we wszystkich aktach unijnych, zarówno jeżeli chodzi o dyrektywę ETS, jak i rozporządzenie FuelEU, dostosowane są do tego bardzo wyraźne zobowiązania. Komisja jest zobowiązana do tego, żeby przedstawić projekty dostosowujące wtedy, kiedy będziemy już znali kształt przepisów na forum międzynarodowym. One też będą miały długie vacatio legis. Musi być tak, że najpierw będą przepisy przyjęte na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Tutaj mówimy konkretnie o zmianach do załącznika do aneksu VI konwencji MARPOL. Jak będziemy mieli zmiany, to Komisja... Oczywiście wiemy też, jak to wygląda. Komisja Europejska i Unia Europejska są tutaj bardzo aktywnym graczem, co oznacza, że z jednej strony analizy porównawcze regulacji na forum unijnym i na forum międzynarodowym są robione na bieżąco. Z drugiej strony Unia Europejska stara się we współpracy z państwami członkowskimi i nasza prezydencja też pracowała w ten sposób, że starała się przyjmować na forum międzynarodowym regulacje, które będą możliwie najbliższe rozwiązań przyjętych na forum Unii Europejskiej. Działa to w dwie strony. Z jednej strony staramy się wypracować na forum międzynarodowym takie przepisy, które będą możliwie zbliżone do tych, które już obowiązują na forum unijnym. Z drugiej strony, jak zmienia się międzynarodowe otoczenie regulacyjne, to przepisy europejskie są dostosowywane do przepisów międzynarodowych.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Dziękuję. Jeszcze uzupełniając, ponieważ myślę, że tu możemy mówić o dużej analogii, jeżeli chodzi o funkcjonowanie systemu, jeżeli chodzi o lotnictwo. Widzę, że powtarza się tu praktycznie ten sam scenariusz. Lotnictwo w ramach ETS zostało wprowadzone na forum unijnym już w 2015 r. Była dokładnie ta sama sytuacja. Na forum Międzynarodowej Organizacji Lotniczej długo toczyły się prace nad wypracowaniem globalnego środka, który obejmowałby emisję. Wypracowano taki środek. Nazywa się on CORSIA. W tym momencie nie ma mowy o podwójnym opodatkowaniu. Mimo że systemy funkcjonują równolegle, jest to tak skonstruowane, że jeżeli ktoś rozlicza w ramach jednego systemu, nie płaci w ramach drugiego systemu. Myślę, że tutaj będzie bardzo podobnie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor powiedziała, że przemysł i gospodarka morska mają pierwszeństwo przed celami środowiskowymi. Chciałbym zapytać państwa z resortu klimatu i środowiska, czy podzielacie to bardzo słuszne stanowisko. Gratuluję pani dyrektor za jednoznacznie pokazanie, o co chodzi. Czy państwo podzielacie to stanowisko?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Paweł Różycki:

Panie przewodniczący, myślę, że jest kwestia zrównoważoności i pragmatycznego podejścia do wszystkiego. Cele środowiskowe tak, ale oczywiście nie jakimś nadmiernym kosztem gospodarczym. Myślę, że takie stanowisko stosujemy w negocjacjach do całego systemu ETS i Zielonego Ładu. Z naszej perspektywy tak to wygląda. Nie do końca tak to musi wyglądać na forum

innych państw w Unii Europejskiej. Stąd czasami w negocjacjach jest trudno, dlatego że jednak inne państwa są dosyć mocno ukierunkowane na dosyć ambitną politykę klimatyczną, tak bym powiedział. Natomiast z naszej strony przede wszystkim jest pragmatyzm.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobre i to. Rok temu jak rozmawialiśmy z reprezentantami Ministerstwa Klimatu i Środowiska odpowiedź była taka, że raczej kwestie środowiskowe są ważniejsze, a teraz jest pragmatyzm. Idziemy w dobrym kierunku. Mądrość etapu. Tak to jest. Widzicie państwo, też musicie...

Pan poseł Lamczyk pytał o coś z paliwami, nie pamiętam, o co. Nie było odpowiedzi. Czy pan poseł mógłby przypomnieć do mikrofonu?

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Pytałem o sprawy związane z bunkrowaniem, paliwa alternatywne i zielone korytarze. Jak podchodzicie do tego problemu?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Janusz Pilitowski:

Panie przewodniczący, może odpowiem tylko w zakresie generowania podaży paliw alternatywnych. W pozostałych kwestiach, o które pytał pan poseł Lamczyk, może pozostawię możliwość odpowiedzi pani dyrektor. My w swoich działaniach tworzymy przestrzeń do rozwoju rynku paliw alternatywnych. Są tutaj przeznaczone środki w ramach programów dedykowanych chociażby dla rynku biometanu czy biogazu, program „Energia dla wsi” czy fundusze modernizacyjne. Są to ściśle określone kwoty w miliardach złotych, które generują, po pierwsze, podaż produktu, jakim jest biometan czy pierwotnie biogaz bądź biogaz rolniczy. Jest to źródło wytwarzania paliwa alternatywnego dające możliwość firmom paliwowym zaoferowania na rynku również paliw, jak się domyślam, żeglugowych, gdyż taki jest cel naszego spotkania. Możliwości, które stwarza nasz system prawny – mówię o ustawie o biokomponentach i biopaliwach ciekłych – daje możliwość zwiększania podaży, zwiększania ilości wytwarzanego paliwa alternatywnego czy to w postaci biokomponentu czy biopaliwa ciekłego czy też paliw gazowych, paliw z odpadów czy paliw, jakie wymieniałem, jak biometan, bioLNG. Nie potrafię zweryfikować możliwości ich zastosowania na statkach od strony technicznej, ale rozumiem, że oferta produktowa naszych głównych firm paliwowych powinna do tego zmierzać, ponieważ są one zobowiązane do wytwarzania jak największej ilości paliw alternatywnych nisko i zeroemisyjnych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor?

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Ja tu chyba nie mam nic do dodania. Jeżeli chodzi o zielone korytarze, to może było to jedyne pytanie w zakresie naszej właściwości. Jest to jedna z opcji, ale na poziomie Ministerstwa Infrastruktury nie mamy w tej chwili jakiegś inicjatywy bezpośrednio z tym związanej. Może tylko dopowiadając, odnosząc się do tego, co pan przewodniczący powiedział, słowa, które padły z moich ust, to było stanowisko ministra infrastruktury przekazane w informacji. Jednocześnie chcielibyśmy widzieć to właśnie w ten sposób, że zielona transformacja i dekarbonizacja transportu morskiego, jest to ogromne wyzwanie, ale też szansa. Elementy szansy też chcielibyśmy widzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Gorzej jak za pięć lat, widząc dzisiejszy trend, nagle okaże się, że wychwytywanie CO₂ i wielka transformacja energetyczna nie jest to jednak priorytet. Panie dyrektorze, a czy jednym z biopaliw jest, przepraszam, że po angielsku, renewable diesel? Tak czy nie? Nie znam polskiego odpowiednika, ale jakiś ekologiczny diesel czy biodiesel, nie wiem, jak to się mówi.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Janusz Pilitowski:

Panie przewodniczący, jeżeli dobrze odczytuję intencje pana pytania, jeżeli chodzi o olej napędowy jako paliwo ciekłe, do oleju napędowego może być dodawana domieszka estru metylowego kwasów tłuszczowych. Dzisiaj w popularnym obiegu publicznym domieszka ta na stacjach jest oznaczona jako paliwo B7, w uproszczeniu fabularnym, nie wchodząc w szczegóły wymagań jakościowych, można powiedzieć, że jest to olej z dodatkiem estru metylowego. Im większa ilość dodatku bio, tym bardziej paliwo jest o właściwościach niskoemisyjnych, gwarantujących

choćby realizację celu nałożonego na podmioty realizujące narodowy cel wskaźnikowy, czyli zwiększa możliwości wykonania zobowiązania.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dla mnie było to niespodzianką. Na jednym ze spotkań roboczych konferencji Rady Państw Morza Bałtyckiego w Szwecji dowiedziałem się kontekście paliwa, diesla wzbogaconego o komponent, nazwijmy to, naturalny, że zmienia ono na tyle swoje właściwości, że w tej chwili nie ma opracowanych technologii, które w razie wylęwu takiego paliwa do morza w sposób skuteczny byłyby w stanie to paliwo zebrać. Czy państwu znany jest ten fakt? Czy na poziomie unijnym dyskutuje się o nim? Podobno wtedy paliwo tak zmienia swoją strukturę, że nie unosi się na powierzchni wody, tylko rozciąga się w zasadzie na różnych wysokościach od dna do powierzchni wody. Według straży przybrzeżnej, szwedzkiego odpowiednika naszej straży przybrzeżnej nie ma dzisiaj technologii, która w razie katastrofy, wycieku mogłaby skutecznie zebrać paliwo. Czy to też jest rozważane w kontekście bezpieczeństwa na Bałtyku, w kontekście wykorzystania takich paliw czy nie?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Janusz Pilitowski:

Co do bezpieczeństwa paliw na morzu, niestety, nie posiadam takiej wiedzy i informacji. Mogę tylko zagwarantować czy zapewnić, że żeby dany rodzaj paliwa czy biopaliwa ciekłego mógł być stosowany czy to na cele przemysłowe, czy to w obszarze żeglugi, transportu drogowego, lotniczego musi spełniać wymagania jakościowe. Stosowne rozporządzenia, które są wydawane na podstawie ustawy o systemie monitorowania i kontroli jakości paliw czy ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, są poprzedzone analizami o charakterze technologicznym, technicznym. Jest to dość złożonym komponentem wymagań co najmniej kilkunastu parametrów technicznych, które powinny być spełnione, żeby paliwa spełniały wymagania użytkowników czy to w zakresie silników, czy to w zakresie bezpieczeństwa tychże paliw. Jest to uregulowane przepisami w zakresie wymagań jakościowych. Natomiast nie potrafię odnieść się do kwestii procesu zagospodarowania paliw, o których pan przewodniczący mówi. Być może w Ministerstwie Infrastruktury jest wiedza na ten temat.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Szanowny panie przewodniczący, oczywiście w temacie paliw alternatywnych właśnie pod tym kątem cały czas mówimy o braku dojrzałości rynkowej tych produktów. Cały czas wszystkie standardy i wymagania w tym zakresie, zarówno jeżeli chodzi o standardy bezpieczeństwa... Jedną rzecz to cena i dostępność, ale są też standardy bezpieczeństwa tak, żeby jednostki, które będą używały alternatywnych paliw czy alternatywnych technologii, były bezpieczne. Z drugiej strony, jeżeli chodzi o standardy dla ochrony środowiska, na wszystkich forach trwają prace. Między innymi na forum Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej jest to jeden z najbardziej w tej chwili żywo dyskutowanych problemów, a wręcz nie tylko dyskutowanych, gdyż regulacje cały czas powstają, są wypracowywane.

Jeżeli chodzi o nasze standardy operacyjne na poziomie Unii Europejskiej, to tutaj też Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego EMSA opracowała już kilka studiów w tym zakresie, w tym jeżeli chodzi o wkład do przygotowania regulacji na poziomie międzynarodowym. Chodzi o przygotowanie państw członkowskich do zwalczania ewentualnych skutków wypadków z udziałem takich jednostek, kiedy doszłoby do rozlewu czy innego rodzaju awarii. Jest to jeden z najbardziej intensywnie w tej chwili opracowywanych tematów. Dzieje się to na bieżąco.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Biodiesel jest już stosowany, jest paliwem. Nie wiem, panie dyrektorze, jakie są tam normy. Pewnie jest to zgodne z prawem, skoro zostało dopuszczone przez jakieś organy unijne do stosowania. Ale wiem, co słyszałem od Szwedów. W związku z tym poprosimy o informacje w tym zakresie, czy polska Marynarka Wojenna i SAR zdają sobie sprawę z tych zagrożeń, czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska i Ministerstwo Infrastruktury też zdają sobie sprawę z tych zagrożeń i co z tym robią.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma nic o skutkach Zielonego Ładu dla rybołówstwa. Nie ma takich skutków?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Janusz Pilitowski:

Wymagania te, panie przewodniczący, są dedykowane do statków o większych możliwościach.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Jeżeli było to pytanie o statki rybackie, to generalnie wymagania mają zastosowanie do większych jednostek. Nie obejmuje to statków rybackich.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli nie wpłynie. Dobrze.

Szanowni państwo, jeżeli nie ma więcej pytań, to zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.