

U S T A W A

z dnia 15 maja 2026 r.

o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w pkt 1 w lit. e wyrazy „sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie” zastępuje się wyrazami „sporządzonej w Londynie dnia 13 lutego 2004 r. (Dz. U. z 2026 r. poz. 412, z 2022 r. poz. 677 oraz z 2025 r. poz. 761)”;
- 2) w art. 4:
 - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) armator – oznacza:
 - a) podmiot, o którym mowa w prawie 1 ust. 2 rozdziału IX Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 i 2029, z 2017 r. poz. 142 oraz z 2024 r. poz. 1778), w przypadku statków, do których stosuje się postanowienia tej konwencji, albo
 - b) właściciela statku lub inną organizację, lub osobę, taką jak zarządca lub czarterujący statek, prowadzącą we własnym imieniu działalność w środowisku morskim przy użyciu własnego lub cudzego statku;”
 - b) pkt 9 otrzymuje brzmienie:
 - „9) THETIS-EU – oznacza unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego,

¹⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 48) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 105).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska oraz ustawę z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

zwaną dalej „EMSA”, będący elektronicznym narzędziem do raportowania i wymiany informacji o wynikach kontroli przeprowadzanych zgodnie z przepisami: niniejszej ustawy, ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1250 oraz z 2026 r. poz. ...) oraz decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55), zwanej dalej „decyzją 2015/253”, wykorzystujący informacje z systemu SafeSeaNet;”,

c) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:

„9a) THETIS-MRV – oznacza unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez EMSA, będący elektronicznym narzędziem do raportowania i wymiany informacji w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem 2015/757”, wykorzystujący informacje z systemu SafeSeaNet, a także obejmujący elektroniczną bazę danych, zwaną dalej „bazą danych FuelEU”, o której mowa w art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 48), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/1805”;”,

d) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) port lub przystań morska – oznacza port lub przystań morską w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796 oraz z 2026 r. poz. 176), z wyłączeniem przystani plażowej w rozumieniu art. 2 pkt 2a tej ustawy;”,

- e) w pkt 24 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 25–33 w brzmieniu:
- „25) emisje gazów cieplarnianych – oznaczają emisje gazów cieplarnianych w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/1805;
 - 26) technologia bezemisyjna – oznacza technologię bezemisyjną w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/1805;
 - 27) zużycie energii na statku – oznacza zużycie energii na statku w rozumieniu art. 3 pkt 17 rozporządzenia 2023/1805;
 - 28) intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku – oznacza intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/1805;
 - 29) zasilanie energią elektryczną z lądu – oznacza zasilanie energią elektryczną z lądu w rozumieniu art. 3 pkt 24 rozporządzenia 2023/1805;
 - 30) weryfikator – oznacza weryfikatora w rozumieniu art. 3 pkt 27 rozporządzenia 2023/1805;
 - 31) dokument zgodności FuelEU – oznacza dokument zgodności FuelEU w rozumieniu art. 3 pkt 28 rozporządzenia 2023/1805;
 - 32) niezgodne z przepisami zawinięcie do portu – oznacza niezgodne z przepisami zawinięcie statku do portu w rozumieniu art. 3 pkt 32 rozporządzenia 2023/1805;
 - 33) baza danych FuelEU – oznacza elektroniczną bazę danych służącą do monitorowania zgodności z przepisami rozporządzenia 2023/1805.”;
- 3) w art. 6 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
- „9) dla statków, do których ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805 – w przepisach tego rozporządzenia.”;
- 4) w art. 7 w ust. 5a po wyrazach „art. 8 ust. 1” dodaje się wyrazy „lub art. 8a ust. 1”;
- 5) w art. 8a w ust. 3 w pkt 1 po wyrazach „THETIS-EU” dodaje się wyrazy „oraz THETIS-MRV”;
- 6) w art. 10:
- a) po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Odbiór odpadów ze statków, o którym mowa w ust. 7, następuje przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważnionego przez niego odbiorcę odpadów ze statków.”;

- b) w ust. 9 skreśla się wyrazy „w trybie kontroli, o której mowa w art. 26 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków”,
- c) w ust. 10 skreśla się wyrazy „wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej”,
- d) w ust. 16:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) statek jest włączony w ustalony harmonogram podróży z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów lub przystani morskich, w których ubiega się o zwolnienie;”,
 - w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) które jest potwierdzone umową zawartą z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo upoważnionym przez niego odbiorcą odpadów ze statków oraz pokwitowaniami odbioru odpadów ze statków;”,
- e) w ust. 17 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) informację o umowach zawartych z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo upoważnionym przez niego odbiorcą odpadów ze statków oraz o uiszczaniu opłat za odprowadzenie odpadów ze statków;”,
- f) w ust. 18:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) kopię umowy lub umów o świadczeniu usług odbioru odpadów ze statków zawartych z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską, do których zawija statek podczas rejsów na stałej linii żeglugowej, albo upoważnionym przez niego odbiorcą odpadów ze statków oraz kopie pokwitowań odbioru odpadów ze statków;”,
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) potwierdzenie przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, na których terenie są zdawane odpady ze statków, że:

 - a) posiada on odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków,
 - b) upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków zapewniający odbiór tych odpadów posiada odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków zgodnie z

informacjami zawartymi w umowie lub umowach, o których mowa w pkt 1;”,

– dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) kopię ustalonego harmonogramu podróży z częstymi i regularnymi zawinięciami statku do portów lub przystani morskich, w których ubiega się o zwolnienie.”,

g) ust. 25 otrzymuje brzmienie:

„25. Jeżeli statek nie posiada dostępnej dostatecznej pojemności magazynowania odpadów ze statków umożliwiającej zgromadzenie wszystkich kategorii odpadów znajdujących się na statku oraz odpadów, które zostaną wytworzone podczas rejsu, statek ten mimo posiadania zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej zdaje odpady ze statku do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i uiszcza opłatę dodatkową zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.”;

7) po art. 10b dodaje się art. 10c w brzmieniu:

„Art. 10c. 1. Armator, kapitan statku, do którego ma zastosowanie art. 6 rozporządzenia 2023/1805, lub przedstawiciel kapitana są obowiązani przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przekazać dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu zawinięcia statku i podmiotowi zarządzającemu portem należącym do sieci TEN-T lub portem, o którym mowa w art. 40a ust. 2, informację o zamiarze przyłączenia statku do zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wraz z informacją o ilości energii elektrycznej niezbędnej do zaspokojenia całego zapotrzebowania podczas zawinięcia do portu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej, zgodnie z art. 6 ust. 8 rozporządzenia 2023/1805.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, armator, kapitan statku lub jego przedstawiciel przekazują za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.

3. Właściciel nabrzeża portu należącego do sieci TEN-T lub portu, o którym mowa w art. 40a ust. 2, zapewnia dostęp do infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu zgodnie z art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw

alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem AFIR”.

4. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci TEN-T lub portem, o którym mowa w art. 40a ust. 2, przekazuje statkowi za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego informację o możliwości przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, o której mowa w ust. 1.”;

8) w art. 13e:

a) w ust. 3:

- w zdaniu pierwszym po wyrazach „numer telefonu” dodaje się wyraz „służbowego”,
- zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2, załącza się kopię koncesji na obrót paliwami oraz kopię zaświadczenia o rejestracji w Centralnym Rejestrze Podmiotów Akcyzowych, o którym mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 412 i 414).”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do ostatniego dnia miesiąca następującego po każdym kwartale dostawca składa dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla miejsca dostaw sprawozdanie z działalności za dany kwartał, zawierające co najmniej informację o ilości paliwa wyrażonej w tonach i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach i przystaniach morskich, z uwzględnieniem zawartości siarki i kodów CN.”;

c) w ust. 8 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) numery telefonów służbowych dostawców;”;

9) w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14g w brzmieniu:

„Art. 14a. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku niezwłocznie wprowadza do bazy danych FuelEU informacje:

- 1) w przypadku gdy ma zastosowanie co najmniej jeden wyjątek określony w art. 6 ust. 5 rozporządzenia 2023/1805;
- 2) dotyczące niezgodnego z przepisami zawinięcia statku do portu.

2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla portu, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, może określić, w drodze zarządzenia, że w danym porcie wymagania dotyczące zaspokojenia

całego zapotrzebowania na energię elektryczną stosuje się do kontenerowców lub statków pasażerskich na kotwiczowisku, zgodnie z art. 6 ust. 11 rozporządzenia 2023/1805.

3. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje zarządzenie, o którym mowa w ust. 2, Komisji Europejskiej za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej co najmniej rok przed dniem jego wejścia w życie.

4. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku stwierdza na podstawie informacji uzyskanych od podmiotu zarządzającego portem należącym do sieci TEN-T lub portem, o którym mowa w art. 40a ust. 2, niezgodne z przepisami zawinięcie do portu, o którym mowa w art. 23 ust. 5 rozporządzenia 2023/1805, i niezwłocznie wprowadza do bazy danych FuelEU informacje, o których mowa w art. 23 ust. 7 rozporządzenia 2023/1805.

Art. 14b. 1. Polskie Centrum Akredytacji działające na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2025 r. poz. 568) jest krajową jednostką akredytującą, o której mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, i wykonuje zadania tej jednostki określone w tym rozporządzeniu.

2. Polskie Centrum Akredytacji we współpracy z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej opracowuje szczegółowy program akredytacji jednostek oceniających zgodność oraz w miarę potrzeby, uwzględniając w szczególności wnioski z bieżącej realizacji programu, jego aktualizację.

3. Polskie Centrum Akredytacji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej informację o udzielonych akredytacjach, zmianach zakresu akredytacji oraz zawieszonych albo cofniętych akredytacjach, w zakresie uregulowanym w rozporządzeniu 2023/1805 w terminie 14 dni od dnia podjęcia decyzji.

Art. 14c. 1. Po otrzymaniu od weryfikatora akredytowanego przez Polskie Centrum Akredytacji informacji, o których mowa w art. 16 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805, armator może złożyć wniosek o dokonanie przeglądu obliczeń lub pomiarów, o którym mowa w art. 26 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, do właściwego dyrektora urzędu morskiego.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) dane wnioskodawcy:
 - a) nazwę armatora,

- b) adres i siedzibę,
 - c) adres poczty elektronicznej lub numer telefonu, jeżeli je posiada;
- 2) dane statku, którego dotyczy wniosek:
- a) nazwę statku,
 - b) numer IMO,
 - c) nazwę weryfikatora;
- 3) okres sprawozdawczy, którego dotyczy wniosek;
- 4) wskazanie obliczeń lub pomiarów, o których przegląd wnioskuje armator wraz z uzasadnieniem.

3. Rozpatrując wniosek, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego może wystąpić do Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami o wydanie opinii w przedmiocie spójności danych zawartych w sprawozdaniu FuelEU, o którym mowa w art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, oraz obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 ust. 4 lit. a, b, d lub e rozporządzenia 2023/1805, w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach tego rozporządzenia oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2027 z dnia 26 lipca 2024 r. w sprawie działań weryfikacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 2024/2027 z 29.07.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem 2024/2027”.

4. We wniosku o wydanie opinii, o której mowa w ust. 3, właściwy dyrektor urzędu morskiego określa zakres zagadnień będących przedmiotem opiniowania.

5. Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami wydaje opinię w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie zgodnie z ust. 3. Do opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami nie stosuje się przepisów art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691).

6. Niewydanie przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami opinii w terminie, o którym mowa w ust. 5, uważa się za brak zastrzeżeń do oceny weryfikacyjnej i obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 16 rozporządzenia 2023/1805.

7. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego stwierdza, w drodze decyzji, konieczność dokonania korekty

obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora albo brak takiej potrzeby. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

8. W przypadku gdy po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego stwierdzi konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora, weryfikator jest obowiązany do przeprowadzenia ponownych obliczeń lub pomiarów i zaktualizowania informacji w bazie danych FuelEU w terminie 14 dni od dnia otrzymania decyzji, o której mowa w ust. 7, od właściwego dyrektora urzędu morskiego.

9. W przypadku gdy dla armatora składającego wniosek, o którym mowa w ust. 1, państwem administrującym nie jest Rzeczpospolita Polska, właściwy dyrektor urzędu morskiego informuje o decyzji stwierdzającej konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora, o której mowa w ust. 7, właściwy organ państwa administrującego.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 8, decyzję stwierdzającą konieczność dokonania korekty obliczeń lub pomiarów przez weryfikatora właściwy dyrektor urzędu morskiego przekazuje do Polskiego Centrum Akredytacji wraz z wnioskiem o uwzględnienie informacji o tej decyzji w ramach swoich działań nadzorczych nad weryfikatorami.

Art. 14d. 1. Po wydaniu dokumentu zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805 weryfikator niezwłocznie dokonuje jego rejestracji w bazie danych FuelEU.

2. Po zarejestrowaniu przez weryfikatora w bazie danych FuelEU informacji dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku właściwy dyrektor urzędu morskiego nakłada, w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia tego zarejestrowania, zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, karę FuelEU na armatora, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 2023/1805, którego statek:

- 1) nie zawijał do portów Unii Europejskiej, a jednocześnie pożyczył zaliczkową nadwyżkę w poprzednim okresie sprawozdawczym,
- 2) wykazuje deficyt zgodności w zakresie intensywności emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805,
- 3) wykazuje deficyt zgodności w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5

ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, z wyłączeniem określonym w art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia

– obliczaną zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805.

3. Decyzja o nałożeniu kary FuelEU podlega natychmiastowemu wykonaniu.

4. Nałożenie kary FuelEU jest niezwłocznie odnotowywane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego w bazie danych FuelEU, zgodnie z art. 23 ust. 7 rozporządzenia 2023/1805.

5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o nałożonej karze FuelEU.

6. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary FuelEU na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wskazany w decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego o nałożeniu tej kary, w terminie określonym w tej decyzji. Armator niezwłocznie wprowadza dowód dokonania wpłaty z tytułu kary FuelEU do bazy danych FuelEU.

7. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary FuelEU w terminie 3 dni roboczych od dnia wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary.

8. Właściwy dyrektor urzędu morskiego na podstawie informacji, o której mowa w ust. 7, wydaje:

- 1) dokument zgodności FuelEU zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805 albo
- 2) decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU – w przypadku braku wpłaty z tytułu kary FuelEU.

9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie rejestruje dokument zgodności FuelEU albo decyzję o odmowie wydania dokumentu zgodności FuelEU w bazie danych FuelEU.

Art. 14e. 1. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić dodatkowe kontrole armatorów, o których mowa w art. 17 rozporządzenia 2023/1805, w zakresie stosowania wymogów tego rozporządzenia.

2. W ramach przeprowadzanych dodatkowych kontroli właściwy dyrektor urzędu morskiego może zasięgać opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami w przedmiocie spójności danych zawartych w sprawozdaniu FuelEU, o którym mowa w art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805, oraz obliczeń

weryfikatora, o których mowa w art. 16 ust. 4 lit. a, b, d lub e rozporządzenia 2023/1805, w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach tego rozporządzenia oraz rozporządzenia 2024/2027.

3. We wniosku o wydanie opinii, o której mowa w ust. 2, właściwy dyrektor urzędu morskiego określa zakres zagadnień będących przedmiotem opiniowania.

4. Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami wydaje opinię w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie zgodnie z ust. 2. Do opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami nie stosuje się przepisów art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

5. Niewydanie przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami opinii w terminie, o którym mowa w ust. 4, uważa się za brak zastrzeżeń do sprawozdań FuelEU, sprawozdań z weryfikacji i obliczeń weryfikatora, o których mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805.

6. Właściwy dyrektor urzędu morskiego z przeprowadzonej dodatkowej kontroli armatora, o której mowa w ust. 1, sporządza, w terminie 30 dni od dnia zakończenia kontroli, sprawozdanie zgodnie z art. 17 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805. Sprawozdanie z dodatkowej kontroli zamieszcza się niezwłocznie w bazie danych FuelEU.

7. W przypadku gdy sprawozdanie z dodatkowej kontroli, o którym mowa w ust. 6, wykaże zniekształcenia, niezgodności lub błędy w obliczeniach skutkujące niezgodnością z wymogami określonymi w art. 4 lub art. 6 rozporządzenia 2023/1805, właściwy dyrektor urzędu morskiego nakłada, w drodze decyzji, karę na armatora odpowiedzialnego za statek w okresie objętym dodatkowymi kontrolami w kwocie równej karze FuelEU lub zmodyfikowanej karze FuelEU ustaloną zgodnie z zasadami określonymi w art. 23 rozporządzenia 2023/1805 i płatną w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji.

8. Nałożenie kary, o której mowa w ust. 7, jest niezwłocznie odnotowywane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego w bazie danych FuelEU.

9. Właściwy dyrektor urzędu morskiego przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o nałożonej karze, o której mowa w ust. 7.

10. Armator dokonuje wpłaty z tytułu kary, o której mowa w ust. 7, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki

Wodnej wskazany w decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego o nałożeniu tej kary, w terminie określonym w tej decyzji. Armator niezwłocznie wprowadza dowód dokonania wpłaty z tytułu tej kary do bazy danych FuelEU.

11. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o wysokości wpłaty z tytułu kary, o której mowa w ust. 7, w terminie 3 dni roboczych od dnia wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy wskazany w decyzji o nałożeniu tej kary.

12. W przypadku gdy armator nie dokona wpłaty kary, o której mowa w ust. 7, w terminie określonym w decyzji o nałożeniu tej kary, właściwy dyrektor urzędu morskiego wycofuje z bazy danych FuelEU dokument zgodności FuelEU wydany dla statku.

13. W przypadku stwierdzenia w toku przeprowadzanych dodatkowych kontroli niezgodności działań weryfikatora, o których mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805, dyrektor urzędu morskiego informuje niezwłocznie właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała tego weryfikatora.

Art. 14f. Do administracyjnych kar pieniężnych, o których mowa w art. 14d i art. 14e, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.³⁾).

Art. 14g. 1. W sprawach, o których mowa w art. 14d i art. 14e, dla armatorów mających siedzibę na obszarze województw:

- 1) dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego – właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Szczecinie;
- 2) kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, podlaskiego, podkarpackiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego – właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Gdyni.

2. W przypadku armatora niemającego siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port z największą częstotliwością zawinięć statków zrealizowanych przez tego armatora w ciągu poprzednich 4 lat.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 497, 621, 622, 769, 820, 1203, 1235, 1414, 1417, 1669, 1804 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 252, 347 i 473.

3. W przypadku gdy nie jest możliwe ustalenie właściwości dyrektora urzędu morskiego na podstawie ust. 1 i 2, właściwość terytorialna jest ustalana na podstawie kryterium portu pierwszego zawinięcia statku.

4. W sprawach, o których mowa w art. 14c, dla weryfikatorów mających siedzibę na obszarze województw:

- 1) dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, opolskiego, śląskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego – właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Szczecinie;
- 2) kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, podlaskiego, podkarpackiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego – właściwy jest dyrektor urzędu morskiego, którego terytorialny zakres działania obejmuje port w Gdyni.”;

10) po art. 27 dodaje się art. 27a w brzmieniu:

„Art. 27a. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji statku o polskiej przynależności, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805, przeprowadzonej w polskim porcie, braku ważnego dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku, po umożliwieniu armatorowi statku przekazania uwag zatrzymuje ten statek, w drodze decyzji. Decyzja o zatrzymaniu statku podlega natychmiastowemu wykonaniu.

2. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego doręcza decyzję kapitanowi statku niezwłocznie po zakończeniu inspekcji. Armatorowi oraz kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.”;

11) w art. 34b dodaje się ust. 3–6 w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy statek o obcej przynależności nie posiada ważnego dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze oraz w przypadku gdy kary pieniężne, o których mowa w art. 36aa ust. 7 i art. 37d, nie zapewniły zgodności z rozporządzeniem 2023/1805, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku wzywa pisemnie armatora do przedstawienia wyjaśnień i może wydać, w drodze decyzji, nakaz opuszczenia portu zgodnie z art. 25 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805.

4. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, dyrektor urzędu morskiego powiadamia pisemnie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo bandery za pośrednictwem bazy danych FuelEU.

5. W przypadku gdy statek o obcej przynależności został objęty nakazem opuszczenia portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu przeznaczenia wydaje, w drodze decyzji, zakaz wejścia do portu temu statkowi do czasu wykazania posiadania dokumentu zgodności FuelEU.

6. W przypadku stwierdzenia przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu zawinięcia statku niezgodności działań weryfikatora, o których mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805, informuje on niezwłocznie właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała tego weryfikatora.”;

12) w art. 35 w ust. 1 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 572)”;

13) w art. 36a uchyla się pkt 11;

14) w art. 36aa:

a) w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nie monitoruje emisji gazu cieplarnianego w rozumieniu art. 8 rozporządzenia 2015/757,”;

b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Jeżeli armator statku, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805, nie posiada ważnego dokumentu zgodności FuelEU, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;

15) w art. 37 uchyla się pkt 23;

16) po art. 37c dodaje się art. 37d w brzmieniu:

„Art. 37d. Jeżeli armator statku, do którego ma zastosowanie rozporządzenie 2023/1805:

- 1) nie monitoruje lub nie raportuje danych w sposób określony w art. 7 ust. 1–3 rozporządzenia 2023/1805 lub nie przechowuje danych i dokumentacji w sposób określony w art. 7 ust. 4 rozporządzenia 2023/1805,
- 2) nie monitoruje informacji, o których mowa w art. 15 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805, w sposób określony w art. 15 ust. 2 tego rozporządzenia,

- 3) nie przedkłada w terminie do dnia 31 stycznia okresu weryfikacji weryfikatorowi sprawozdania FuelEU, o którym mowa w art. 15 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805,
- 4) wbrew art. 8 rozporządzenia 2023/1805 nie przedkłada weryfikatorowi planu monitorowania lub nie przedkłada zmienionego planu monitorowania w przypadkach określonych w art. 9 ust. 2 i art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/1805,
- 5) wbrew art. 15 ust. 2 i art. 16 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805 przedstawia zawyżone lub zaniżone, niekompletne, zniekształcone lub błędne dane lub obliczenia skutkujące niezgodnością z tym rozporządzeniem
– podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR za każde naruszenie w przypadku statku, którego dane lub dokumenty dotyczą.”;
- 17) w art. 38 w ust. 1 i 2 wyrazy „art. 36–37c” zastępuje się wyrazami „art. 36–37d”;
- 18) w tytule rozdziału 8 po wyrazie „obowiązujących” dodaje się wyrazy „, przepisy epizodyczne”;
- 19) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„Art. 40a. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla portu, biorąc pod uwagę dostępność infrastruktury zasilania energią elektryczną, może określić, w drodze zarządzenia, że wymagania dotyczące przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu stosuje się do statków zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia 2023/1805.

2. W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 1, określa się porty nieobjęte art. 9 rozporządzenia AFIR, wyposażone w dostępną infrastrukturę zasilania energią elektryczną z lądu, obowiązane do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną dla kontenerowców i statków pasażerskich o pojemności brutto (GT) powyżej 5000 jednostek, cumujących w tych portach z terminem stosowania od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.

3. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje zarządzenie, o którym mowa w ust. 1, Komisji Europejskiej za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej co najmniej rok przed dniem jego wejścia w życie.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, 1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176 i 426) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 400k w ust. 2:

a) pkt 1b otrzymuje brzmienie:

„1b) przyjmowanie programów priorytetowych, po uprzednim ich zaopiniowaniu przez ministra właściwego do spraw klimatu, a w przypadku programów priorytetowych dotyczących:

- a) przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/2405”, oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw – także przez ministra właściwego do spraw energii oraz ministra właściwego do spraw transportu,
- b) celów określonych w art. 23 ust. 11 akapit pierwszy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 48), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/1805” – także przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;”;

b) w pkt 6 kropkę na końcu zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

- „7) sporządzanie i przekazywanie właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego informacji o wpłatach z tytułu kar, o których mowa w art. 14d ust. 2 i art. 14e ust. 7 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786 oraz z 2026 r. poz. ...), zawierających oznaczenie podmiotów dokonujących poszczególnych wpłat, tytuły i kwoty wpłat oraz dnia wpływu poszczególnych wpłat na rachunek bankowy Narodowego Funduszu;
- 8) wykonywanie obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 11 akapit drugi rozporządzenia 2023/1805.”;

- 2) w art. 401 w ust. 7 w pkt 22 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 23 w brzmieniu:
 „23) wpływy z tytułu kar, o których mowa w art. 14d ust. 2 i art. 14e ust. 7 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.”;
- 3) w art. 401c:
 - a) po ust. 9d dodaje się ust. 9e w brzmieniu:
 „9e. Środki Narodowego Funduszu w wysokości niemniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 23, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, jednak nie więcej niż o 1 % tych przychodów, przeznaczają się na cele określone w art. 23 ust. 11 akapit pierwszy rozporządzenia 2023/1805.”;
 - b) w ust. 10 i 11 w zdaniu pierwszym wyrazy „i 8–9d” zastępuje się wyrazami „i 8–9e”.

Art. 3. W ustawie z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1250) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5 pkt 8 otrzymuje brzmienie:
 „8) port lub przystań morska – port lub przystań morską w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, z wyłączeniem przystani plażowej w rozumieniu art. 2 pkt 2a tej ustawy, z uwzględnieniem art. 18a;”;
- 2) w art. 7 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
 „1a. Usługa odbioru odpadów ze statków jest świadczona bezpośrednio przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważnionego przez niego odbiorcę odpadów ze statków.”;
- 3) art. 8 otrzymuje brzmienie:
 „Art. 8. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków świadczący usługę odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 1a zapewnia, że wszyscy pracownicy obsługujący portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków zostaną przeszkoleni w zakresie postępowania z odpadami, w tym w zakresie aspektów dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa podczas postępowania z odpadami niebezpiecznymi.
 2. W przypadku wprowadzenia na terenie portu lub przystani morskiej zmian technologicznych w zakresie odbioru odpadów ze statków lub gospodarowania tymi

odpadami podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków świadczący usługę odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 1a zapewnia powtórne przeszkolenie pracowników obsługujących portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków.”;

4) w art. 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej oraz udostępnia na każdorazowe zapytanie kapitana statku lub jego przedstawiciela informacje o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków oraz pobieranych opłatach związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków, o których mowa w przepisach rozdziału 4, zwane dalej „informacjami o odbiorze odpadów ze statków”.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską przekazuje właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego informacje o odbiorze odpadów ze statków w celu wprowadzenia ich do Narodowego Systemu SafeSeaNet.”,

c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W przypadku zmian w funkcjonowaniu portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków podmiot zarządzający portem lub przystanią morską każdorazowo uaktualnia informacje o odbiorze odpadów ze statków i przekazuje je właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w celu wprowadzenia ich do Narodowego Systemu SafeSeaNet.”;

5) w art. 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej informację o gotowości do przyjęcia określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.”;

6) po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Art. 18a. Przepisy art. 13–17 stosuje się odpowiednio do przystani plażowej w rozumieniu art. 2 pkt 2a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.”;

7) w art. 20 w ust. 6 w pkt 1 skreśla się wyrazy „wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej”;

- 8) w art. 26 po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej albo właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów ustawy przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską co najmniej raz na dwa lata.

1b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej albo właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza każdorazowo kontrolę w przypadku uzyskania informacji o nieprawidłowościach związanych z przestrzeganiem i stosowaniem przepisów ustawy.”;

- 9) w art. 30 w ust. 1 w pkt 11 na końcu dodaje się przecinek i pkt 12 w brzmieniu:

„12) nie zapewnia przeszkolenia pracowników w zakresie, o którym mowa w art. 8”.

Art. 4. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie przez Polskie Centrum Akredytacji zadań wynikających z rozporządzenia 2023/1805, określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą wynosi w:

- 1) 2026 r. – 0,064 mln zł;
- 2) 2027 r. – 0,066 mln zł;
- 3) 2028 r. – 0,067 mln zł;
- 4) 2029 r. – 0,069 mln zł;
- 5) 2030 r. – 0,071 mln zł;
- 6) 2031 r. – 0,073 mln zł;
- 7) 2032 r. – 0,074 mln zł;
- 8) 2033 r. – 0,076 mln zł;
- 9) 2034 r. – 0,078 mln zł;
- 10) 2035 r. – 0,080 mln zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczeniem przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na obniżeniu kosztów nowo powstałych stanowisk pracy.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki.

Art. 5. 1. Środki z tytułu kar FuelEU, o których mowa w art. 23 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 48), pochodzące z wpłat armatorów dokonanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stanowią przychody Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 23 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, 1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176 i 426).

2. Dyrektor urzędu morskiego, który pobrał środki, o których mowa w ust. 1, przekazuje je na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2030 r.

MARSZAŁEK SEJMU

/ – / Włodzimierz Czarzasty