



PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Karol Nawrocki

Warszawa, dnia 2 lipca 2026 r.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

Wniosek

Na podstawie art. 122 ust. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. odmawiam podpisania ustawy z dnia 15 maja 2026 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw.

Uzasadnienie

Pismem z dnia 11 czerwca 2026 r. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, działając na podstawie art. 122 ust. 1 Konstytucji RP, przedstawił mi do podpisu ustawę z dnia 15 maja 2026 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, zwaną dalej „ustawą”.

Projekt ustawy wpłynął do Sejmu w dniu 4 marca 2026 r. jako przedłożenie rządowe (druk sejmowy nr 2317). W dniu 25 marca 2026 r. odbyło się I czytanie projektu ustawy w Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Sprawozdanie Komisji zostało przyjęte w dniu 25 marca 2026 r. (druk sejmowy nr 2364). Drugie czytanie projektu ustawy odbyło się na 55. posiedzeniu Sejmu w dniu 17 kwietnia 2026 r. i w związku z wnioskiem o odrzucenie projektu skierowano go ponownie do komisji. Sejm uchwalił ustawę na 57. posiedzeniu w dniu 15 maja 2026 r. Za przyjęciem ustawy głosowało 237 posłów, 199 posłów było przeciw i nikt się nie wstrzymał od głosu. Uchwalona ustawa w dniu 15 maja 2026 r. została przekazana Marszałkowi Senatowi.

Na 60 posiedzeniu w dniu 10 czerwca 2026 r. Senat podjął uchwałę w sprawie ustawy i nie zgłosił poprawek. W tym dniu ustawa została przekazana do podpisu Prezydenta RP.

Uchwalona ustawa zmienia przepisy obowiązującej ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786), dalej jako „ustawa” i służy stosowaniu przepisów prawa Unii Europejskiej, poprzez wskazanie w prawie krajowym kompetencji poszczególnych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie obowiązków nałożonych przepisami:

1) 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), oraz

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), zwanego dalej „rozporządzeniem FuelEU Maritime”.

Przepisy rozporządzenia 2023/957 weszły w życie dniem 1 stycznia 2024 r., natomiast przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime mają zastosowanie od dnia 1 stycznia 2025 r. z wyjątkiem art. 8 i art. 9, które stosuje się od dnia 31 sierpnia 2024 r. Przepisy obu wskazanych powyżej rozporządzeń stosuje się bezpośrednio jednak ich wykonywanie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest uzależnione m.in. od wskazania organów właściwych będących punktami kontaktowymi, organów właściwych do wydawania decyzji o nałożeniu kar pieniężnych na armatorów oraz określenia mechanizmu wykorzystywania środków pochodzących z wpłat z tytułu nakładanych na armatorów „kar FuelEU”. Wpływy z przedmiotowych kar mają być wykorzystywane na cele związane z dekarbonizacją sektora gospodarki morskiej, rozumianą jako rezygnacja z korzystania z paliw kopalnych do napędu statków, zgodnie z przyjętym przez UE harmonogramem.

W związku z wejściem w życie powyższych przepisów UE niezbędne są zmiany w przepisach regulujących kompetencje polskich organów odpowiedzialnych za zadania:

1) związane z obowiązkami statków zawijających do portów morskich znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (m.in. koordynacja działań związanych z informowaniem o zamiarze przyłączenia się statku do infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, rejestrowanie w unijnej bazie danych FuelEU wyjątków z tym związanych oraz weryfikacja wymaganej dokumentacji znajdującej się na statkach,) oraz

2) dotyczące obszaru monitorowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach, które będą obejmować m.in. działania weryfikacyjne – w odniesieniu do prawidłowości planów monitorowania emisji oraz sporządzanych przez armatorów, na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime, raportów z monitorowania.

Obowiązki informacyjne związane z wypełnianiem zobowiązań wynikających z rozporządzenia FuelEU Maritime mają być realizowane za pośrednictwem unijnej bazy danych FuelEU. Uchwalone przepisy wprowadzają m.in. nowego rodzaju dokumenty sprawozdawcze w postaci: „planu monitorowania” i „sprawozdania na potrzeby rozporządzenia FuelEU Maritime” oraz nowe procedury związane z wydawaniem decyzji administracyjnych przez Dyrektorów Urzędów Morskich, w sytuacji gdy należna jest „kara FuelEU”. Dodatkowo nasz kraj podobnie, jak inne kraje członkowskie UE, zobowiązany będzie do opracowywania i podawania do publicznej wiadomości sprawozdań dotyczącego wykorzystania dochodów uzyskanych z kar w okresie pięciu lat poprzedzających rok każdego tego rodzaju sprawozdania, w tym do podawania informacji na temat beneficjentów i poziomu wydatków dotyczących dekarbonizacji gospodarki morskiej. Pierwszym rokiem poddanym weryfikacji będzie rok 2026.

Odmowę podpisania ustawy motywuję następującymi względami.

Uchwalona przez Sejm ustawa z dnia 15 maja 2026 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, jakkolwiek służy wykonaniu bezpośrednio obowiązujących przepisów europejskich, zawiera jednak dodatkowe regulacje, które należy ocenić jako szkodliwe dla armatorów zawijających do polskich portów morskich i mogące osłabiać znaczenie transportu morskiego, jako jednej z kluczowych gałęzi gospodarki Polskiej.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że nadrzędną zasadą, jaką powinny kierować się organy wdrażające regulacje prawne Unii Europejskiej do polskiego porządku prawnego

jest dbanie o to, by nowe przepisy miały charakter implementacji minimalnej, tj. zawierały tylko to, co jest konieczne do wdrożenia bez nakładania na przedsiębiorców oraz polskie organy administracji dodatkowych obowiązków, które pogarszają konkurencyjność polskiej gospodarki bądź tworzą dodatkowe bariery regulacyjne utrudniające prowadzenie działalności gospodarczej na terenie Rzeczypospolitej, bądź zwiększają koszty tworzenia i utrzymania miejsc pracy w Polsce. Uchwalona ustawa nie spełnia tych celów a wręcz przeciwnie może znacząco utrudniać funkcjonowanie transportu morskiego w Polsce, który stanowi istotny element polskiego systemu transportowego i odgrywa kluczową rolę w naszej gospodarce.

Biorąc uwagę to, że rozporządzenie FuelEU Maritime w art. 4 ust. 2 zawiera regulację, której deklarowanym celem jest upowszechnianie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii wśród statków zawijających do portów morskich lub z nich wypływających i które to przepisy obowiązują bezpośrednio na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to główne zadanie polskiego ustawodawcy przy wdrożeniu tych regulacji powinno koncentrować się na wypracowaniu takich rozwiązań prawnych, które będą wspierać cały sektor transportu morskiego w wypełnieniu tych obowiązków. Dotyczy to zarówno portów morskich, armatorów korzystających z polskich portów, administracji morskiej, ale i dostawców paliw odnawialnych. Tymczasem nie można nie zauważyć, że ustawodawca skoncentrował się głównie na kwestiach formalnych związanych z procedurami nakładania kar FuelUE na armatorów i zrobił to jeszcze w sposób dla nich niekorzystny, wręcz utrudniający ochronę prawną ich interesów. Jednocześnie ustawa nie zakłada istotnych mechanizmów wsparcia finansowego na modernizację floty statków objętych obowiązkiem dekarbonizacji używanych paliw dla polskich armatorów, nie zapewnia niezbędnego wsparcia dla portów morskich w zakresie spełnienia przez nie wynikającego z art. 6 rozporządzenia FuelEU Maritime obowiązku dostarczania zasilania w energię elektryczną z lądu czy wsparcia krajowej produkcji odnawialnych paliw okrętowych. W konsekwencji nowe przepisy mogą doprowadzić do wzrostu kosztów transportu morskiego realizowanego z i do Polski, gdyż armatorzy operujący starszymi jednostkami pływającymi będą zmuszeni do płacenia kar finansowych, jeśli nie będą w stanie spełnić wymogów w zakresie dopuszczalnej średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku (art. 4 rozporządzenia FuelEU Maritime). Kary finansowe nie mogą stanowić jedyne go środka, którym dysponuje państwo, by nakłonić sektor gospodarki morskiej do dekarbonizacji zgodnej z oczekiwaniami polityki klimatycznej Unii Europejskiej, która przewiduje kroczący wzrost

udziału paliw odnawialnych w sektorze transportu morskiego zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia FuelUE Maritime.

Biorąc pod uwagę konieczność stosowania restrykcyjnych przepisów rozporządzenia FuelEU Maritime należy podkreślić, że na gruncie jego art. 23 ust. 11 możliwe jest poszukiwanie takich rozwiązań prawnych, które będą wspierać kosztowne procesy dekarbonizacji sektora transportu morskiego. *„Państwa członkowskie starają się zapewnić, aby dochody uzyskane z kar FuelEU lub równoważnik ich wartości finansowej były wykorzystywane do wspierania szybkiego wdrożenia i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim przez stymulowanie produkcji większych ilości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, ułatwianie budowy odpowiednich obiektów do bunkrowania lub infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu w portach i wspieranie rozwoju, testowania i wdrażania we flocie najbardziej innowacyjnych technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji.”*. W mojej ocenie zaproponowany w ustawie mechanizm zasilania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej środkami finansowymi pochodzącymi z nakładanych przez Dyrektorów Urzędów Morskich kar FuelUE jest niewystarczający (art. 14d ust. 7 w powiązaniu ze zmianami w art. 2 pkt 1 dotyczącymi art. 400k Prawa ochrony środowiska), gdyż nie gwarantuje on, że pozyskane środki zostaną skierowane na programy inwestycyjne bezpośrednio dedykowane sektorowi transportu morskiego. Przewidywana wielkość środków finansowych pochodzących z nakładanych kar FuelUE w latach 2026–2030 ma wynosić nieco ponad 12 mln zł rocznie i odpowiednio około 37 mln zł rocznie w latach 2031–2034 i jest to kwota dalece niewystarczająca, by zapewnić finansowanie inwestycji we wszystkich polskich portach morskich, zarówno tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, jaki w portach regionalnych związanych z obowiązkami wynikającymi z dekarbonizacji tego sektora gospodarki. Tym bardziej, że rząd przygotowując projekt ustawy nie przedstawił żadnego programu inwestycji w tym względzie. Nie została opracowana lista niezbędnych do realizacji inwestycji sektorowych wraz z oszacowaniem kosztów tych inwestycji, które pozwolą na wypełnianie w kolejnych latach przywołanych już wcześniej wymogów obniżania średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku (art. 4 rozporządzenia FuelEU Maritime). Nie została przygotowana aktualizacja obowiązującego od 2019 r. „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” (M.P. z 2019 r. poz. 1016), w zakresie umożliwiającym realizację niezbędnych inwestycji w sektor transportu morskiego. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

niewątpliwie pełni ważną rolę w systemie finansowania inwestycji w zakresie ochrony środowiska, jednak specyfika sektora gospodarki morskiej i skala niezbędnych inwestycji wymagają w mojej ocenie wypracowania odrębnego wieloletniego programu wsparcia, na wzór chociażby „Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”. Brak takiego wieloletniego programu dedykowanego sektorowi transportu morskiego osłabia nasze ambicje uczynienia z polskich portów morskich kluczowych elementów europejskiego systemu transportowego.

Istotną wadą uchwalonej ustawy jest też zaproponowany mechanizm nakładania, uiszczania i pobierania kar FuelUE (art. 14d) oraz kar związanych z brakiem wypełnienia obowiązków nałożonych rozporządzeniem FuelUE (art. 37d). Zasadnicze wątpliwości prawne budzą:

1) brak proporcjonalności kar FuelEU nakładanych na armatorów. Kary mają być wymierzone bezpośrednio na podstawie art. 23 ust. 2 rozporządzenia 2023/1805 według wzoru zawartego w Załączniku nr IV.B do rozporządzenia (art.14d ust. 2) i nie podlegają miarkowaniu;

2) natychmiastowa wykonalność kar FuelUE nakładanych na armatorów (art. 14d ust.

3) wynikająca wprost z ustawy bez możliwości zaskarżenia tego rygoru;

3) konieczność stosowania przepisów Ordynacji podatkowej do nakładania i egzekwowania kar FuelEU, co nadaje zobowiązaniom z tego tytułu charakteru zobowiązań podatkowych, choć nie jest to wymagane przepisami europejskimi (art. 14f);

4) brak zasad nakładania pozostałych kar na armatorów przewidzianych przepisami art. 36aa ust. 7 i art. 37d ustawy. Kary nakładane na armatorów za brak stosowania przepisów rozporządzenia mogą wynosić do 50.000 SDR (ok. 250.000 zł). Ustawodawca nie określił też jednoznacznie czy kary te nakładane są w trybie Ordynacji podatkowej jak w/w kary FuelUE czy też w trybie k.p.a. odsyłając w tym względzie w art. 38 ustawy do ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r., poz. 1125).

W konsekwencji uchwalone przepisy tworzą bardzo restrykcyjny system nakładania kar finansowych na armatorów, w ramach którego zobowiązania wynikające z tych kar mają charakter zobowiązań podatkowych ze wszystkimi tego konsekwencjami prawnymi przewidzianymi Ordynacją podatkową. Tymczasem nie można nie zauważyć, że przepis art. 25 ust. 1 rozporządzenia FuelUE Maritime stanowi, iż: „1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego

rozporządzenia i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.”. Oznacza to, że wypełnienie obowiązków wynikających z przepisów unijnego rozporządzenia mogłoby się odbywać także w oparciu o procedurę nakładania kar przewidzianą w Kodeksie postępowania administracyjnego (Dział IV i przepis art. 189a i nast. K.p.a.), która ma charakter mniej restrykcyjny niż Ordynacja podatkowa i zasadniczo dopuszcza możliwość miarkowania kar pieniężnych dla podmiotów objętych sankcjami.

Zastrzeżenia budzą też przepisy związane z pracą weryfikatorów i możliwością dokonania urzędowej weryfikacji obliczeń, o których mowa w art. 16 ust. 4 rozporządzenia FuelUE Maritime, tj. tzw. „sprawozdania FuelUE”, o którym mowa w art. 15 ust. 1 rozporządzenia FuelUE. Procedura opisana w art. 14c ustawy zakłada możliwość dokonania przeglądu obliczeń lub pomiarów na podstawie wniosku armatora. Organem uprawnionym do dokonania takiego przeglądu jest właściwy miejscowo Dyrektor Urzędu Morskiego. Zgodnie z przepisem art. 14c ust. 3 ustawy „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 (...).” Zgodnie z ustawą jedynie KOBiZE ma możliwość wydania opinii odnośnie oceny weryfikacyjnej oraz obliczeń weryfikatora. Ustawodawca nie przewidział możliwości wykonania innego dowodu lub ścieżki weryfikacji pracy weryfikatora przed żaden inny podmiot w kraju ani zagraniczny. Przy czym Dyrektor Urzędu Morskiego nie jest związany takim wnioskiem armatora i nie ma obowiązku skorzystania z opinii KOBiZE. Tego typu sytuacja ogranicza możliwość rzetelnej weryfikacji obliczeń lub pomiarów zawartych w sprawozdaniu FuelUE i to w sytuacji, w której Kodeks postępowania administracyjnego w art. 75 § 1 zapewnia daleko idącą swobodę dowodową tak dla strony postępowania, jak i dla organu. W szczególności dowodem mogą być dokumenty, zeznania świadków, opinie biegłych oraz oględziny. W sytuacji, w której większość armatorów operujących w polskich portach morskich ma siedziby poza granicami Polski, to tym bardziej należy zapewnić takim podmiotom możliwość skorzystania z innych podmiotów niż KOBiZE, tj. innych niezależnych biegłych. Regulacja zawarta w art. 14d ust. 3 ustawy w powiązaniu z ust. 7, który przewiduje natychmiastową wykonalność decyzji Dyrektora Urzędu Morskiego podejmowanych w oparciu o obliczenia weryfikatora ogranicza prawa armatorów do rzetelnego rozpatrzenia sprawy przez organy administracji w oparciu o zasadę prawdy obiektywnej, która wprost wynika z art. 7 K.p.a. Brak swobody dowodowej ma swoje dalsze konsekwencje. W przypadku

odwołania czy też ewentualnej skargi na decyzję Dyrektora Urzędu Morskiego do sądu administracyjnego ani organ II instancji ani sąd administracyjny nie mogą nakazać ponownego przeprowadzenia dowodu w postaci dodatkowych obliczeń lub oceny sprawozdania weryfikatora o emisjach gazów cieplarnianych przez inny podmiot niż KOBiZE. W efekcie całe postępowanie administracyjne związane z dokonaniem przeglądu obliczeń lub pomiarów zawartych w sprawozdaniu FuelUE ma charakter jednoinstancyjny a wydana przez organ decyzja jest natychmiast wykonalna, co w żaden sposób nie chroni armatora przed uznaniowym, wręcz dowolnym działaniem organu czy też brakiem wydania opinii przez KOBiZE. Biorąc pod uwagę okoliczność, że ustawa w ogóle nie przewiduje zwiększenia etatyzacji w Urzędach Morskich w Szczecinie i Gdyni w zakresie niezbędnym do realizacji obowiązków sprawozdawczych oraz do nakładania wydawania decyzji w terminach przewidzianych ustawą, to jest to sytuacja, która może skutkować po stronie armatorów koniecznością zapłaty kar finansowych (kar FuelUE) bez zagwarantowania przez państwo rzetelnej procedury administracyjnej oraz skutecznej kontroli sądowej wydawanych decyzji administracyjnych.

Zastrzeżenia budzi też regulacja zawarta w nowododawanym przepisie art. 27a ustawy przewidującym możliwość wydania decyzji o zatrzymaniu statku o polskiej przynależności w porcie przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku z uwagi na „brak ważnego dokumentu zgodności FuelUE przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze”. Decyzja o zatrzymaniu statku ma z mocy ustawy rygor natychmiastowej wykonalności. Przepis ten, wraz z analogicznym przepisem art. 34b ust. 3-6 ustawy dedykowanym statkom pływającym pod obcymi banderami, stanowi wykonanie normy zawartej w art. 25 ust. 3 rozporządzenia FuelUE Maritime, która przewiduje wprost rygor zatrzymania statku pływającego pod krajową banderą i nakaz wydalenia statku pływającego pod obcą banderą z portu morskiego, w razie braku posiadania przez statek dokumentu zgodności FuelUE za dwa kolejne okresy sprawozdawcze. Zasadnicze wątpliwości budzi daleko idący rygoryzm stosowania środka w postaci zatrzymania statku w porcie, który nie pozostawia dyrektorowi urzędu morskiego żadnej możliwości dokonania wszechstronnej oceny sytuacji i weryfikacji stanu faktycznego. Ustawa w tym miejscu ściśle literalnie wdraża postanowienia art. 23 ust. 3 rozporządzenia FuelUE Maritime nie pozostawiając organowi możliwości zastosowania innych środków egzekucyjnych, które mogą zapewnić, że armator będzie w stanie wypełnić obowiązki nałożone przez art. 24 rozporządzenia FuelUE Maritime związane z posiadaniem ważnego dokumentu zgodności FuelUE mimo, że taka możliwość

występuje w odniesieniu do statków pływających pod obcymi banderami. Oznacza to, że polski armator w polskim porcie morskim musi się liczyć z daleko większymi konsekwencjami prawnymi i ekonomicznymi niż armatorzy pływający pod obcymi banderami. Taka sytuacja dodatkowej dyskryminacji polskich armatorów jest nieakceptowalna i wymaga zmiany.

Należy podkreślić, że jakkolwiek przedłożona do podpisu Prezydenta RP ustawa ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do przepisów wskazanych powyżej rozporządzeń Unii Europejskiej, to jednak istnieją możliwości takiego ich wdrożenia, które będą jak najmniej dolegliwe dla polskich przedsiębiorstw sektora morskiego i logistycznego, portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki państwa, portów regionalnych oraz polskiej administracji morskiej. Projektodawcy nie zadbali, by koszty wdrożenia regulacji europejskich dla polskich armatorów, związane z obowiązkami administracyjnymi wynikającymi ze stosowania nowych zasad raportowania i monitorowania emisji CO₂ z eksploatowanych statków morskich były w jakikolwiek sposób, choćby na początku obowiązywania tych regulacji, rekompensowane. Negatywny wpływ regulacji europejskich w tym obszarze wiąże się przede wszystkim z koniecznością przygotowania nowej dokumentacji przez armatorów, odrębnie dla każdego statku oraz poddawania jej wszechstronnej weryfikacji przez akredytowane podmioty, co generuje nieznane jak dotychczas koszty. Co więcej projektodawca wyraźnie wskazuje, że nowe przepisy generują nowe obowiązki dla organów administracji morskiej, tj. dla dyrektorów urzędów morskich oraz dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej, związane z realizacją wymogów rozporządzenia FuelUE Maritime – por. pkt 8 OSR do projektu ustawy (s. 16), lecz ustawa nie przewiduje, żadnego mechanizmu wsparcia dla administracji morskiej w wykonywaniu tych obowiązków. Sytuacja ta oznacza, że organy te będą zobowiązane wykonywać te dodatkowe zadania przy użyciu tych samych zasobów i pracowników.

Wyrażam też przekonanie, że rząd przygotowuje nową regulację prawną, która nie tylko zapewni prawidłowe stosowanie przepisów europejskich w zakresie monitorowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach, ale będzie także zawierała przepisy umożliwiające armatorom oraz całej gospodarce morskiej zapewnienie systemowego wsparcia w procesie dekarbonizacji. Zgodnie z regulacjami europejskimi wymogi związane ze zmniejszaniem emisji CO₂ przez statki zawijające do portów morskich w Unii Europejskiej mają charakter kroczący i brak spełnienia wymogu dekarbonizacji paliw, wiąże się z nakładaniem kar finansowych na armatorów statków bez względu na banderę pod jaką pływają oraz z możliwością zatrzymania statku lub odmowy jego obsługi w porcie. Oznacza to, że

konieczne jest opracowanie takich przepisów, które będą minimalizować uciążliwość regulacji wynikających z całego procesu sprawozdawczości i monitorowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego i jednocześnie pozwolą na zapewnienie konkurencyjności polskich portów.

Podsumowując obiecałem Polakom, że nie zgodzę się na wdrażanie Zielonego Ładu w Polsce, a ta ustawa w praktyce to oznacza. Uważam, że te rozwiązania uderzają nie tylko w polską gospodarkę morską, ale również w konkurencyjność portów w całej Unii Europejskiej. Regulacje tej ustawy oznaczają dodatkowe opłaty, obowiązki administracyjne, kontrole i sankcje. To przełoży się na wyższe koszty transportu, wzrost cen towarów oraz osłabienie pozycji europejskich portów i armatorów. W efekcie korzystać będą porty spoza Unii Europejskiej, a nie europejska gospodarka.

Przedstawiając Wysokiej Izbie powyższe zastrzeżenia do ustawy z dnia 15 maja 2026 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw wyrażam jednocześnie przekonanie, że Sejm, dokonując powtórnej oceny przyjętych w ustawie rozwiązań, podzieli moje zastrzeżenia.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'K' followed by the name 'Krzysztof' and a surname that appears to be 'Kuczyński'.