



**MARUSZKIN**

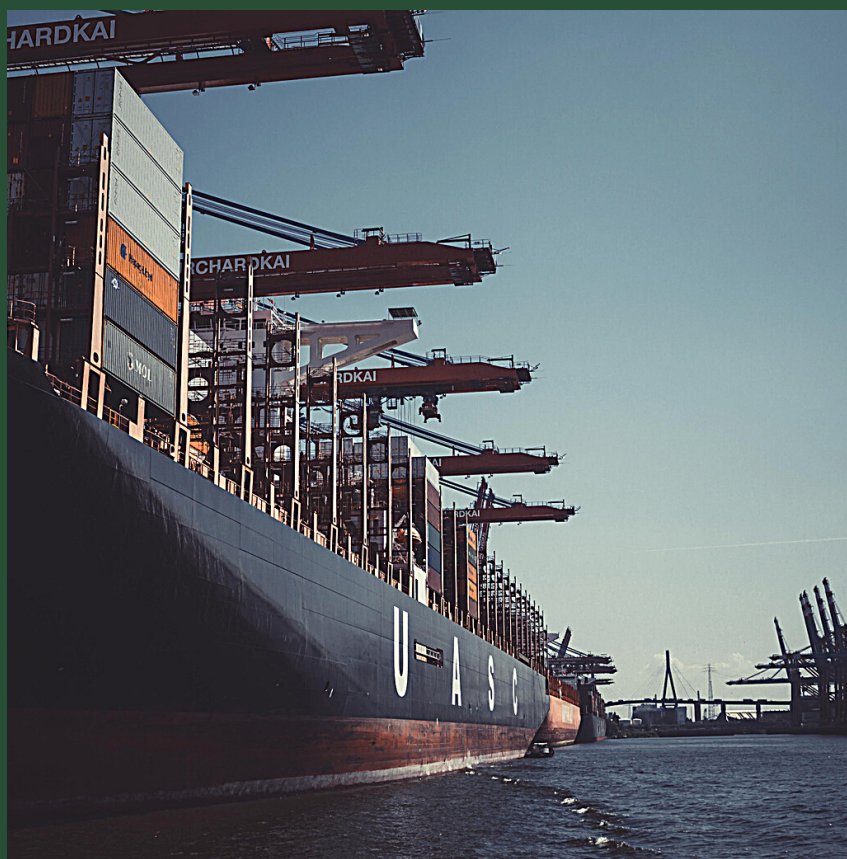
PRAWO - ŚRODOWISKO - KLIMAT

# PRZEWODNIK

PO EUROPEJSKIM PRAWIE  
KLIMATYCZNYM DLA  
BRANŻY MORSKIEJ

---

**2023**



Kancelaria Maruszkin  
Warszawa, 30 września 2023 r.

[www.maruszkin.pl](http://www.maruszkin.pl)



**MARUSZKIN**

PRAWO - ŚRODOWISKO - KLIMAT



# SŁOWEM WSTĘPU

---

Unia Europejska w celu realizacji obowiązków wynikających z Porozumienia Paryskiego przyjęła cel osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku. W ślad za Unią podążają również inne państwa czyniąc dekarbonizację jednym ze swoich podstawowych celów na najbliższe lata.

Wdrożenie ambitnej polityki klimatycznej wymaga w nadchodzących dekadach transformacji całej gospodarki i wiąże się z wyzwaniami dla wszystkich sektorów.

Transport morski umożliwia funkcjonowanie globalnej wymiany handlowej, lecz jednocześnie odpowiada za około 3 % światowych emisji gazów cieplarnianych. Dlatego, również branża morska będzie musiała zmierzyć się wyzwaniami, jakie niesie redukcja emisji gazów cieplarnianych.

Przygotowaliśmy dla Państwa krótki przewodnik dla branży morskiej po najważniejszych zmianach, jakie czekają ją w nadchodzących latach. Syntetycznie omawiamy przede wszystkim obowiązki przedsiębiorstw żeglugowych.

Mamy nadzieję, że nasz przewodnik pomoże się Państwu odnaleźć w zmieniającym się środowisku regulacyjnym.

**Życzymy udanej lektury!**





# JAKIE ZMIANY DLA BRANŻY MORSKIEJ PRZYNIESIE IMPLEMENTACJA PAKIETU „FIT FOR 55”?

Opisywane w przewodniku zmiany są wynikiem przyjęcia zmian legislacyjnych w ramach tzw. pakietu legislacyjnego „Fit for 55”, którego celem jest osiągnięcie w 2030 roku redukcji emisji gazów cieplarnianych w UE o 55 %.

Najważniejsze zmiany czekające branżę morską wiążą się z:

- ujęciem emisji ze statków systemem EU ETS, czyli unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji ustanowionym przez dyrektywę 2003/78. W skrócie nakłada on obowiązek rozliczania emisji za pomocą uprawnień, których cena oscyluje obecnie w okolicach 90 euro.
- przyjęciem rozporządzenia „FuelEU Maritime”, którego celem jest zmniejszenie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.



## SYSTEM ETS

EU ETS to jedno z najważniejszych narzędzi Unii Europejskiej w zakresie ochrony klimatu. EU ETS funkcjonuje od 2005 roku.

W dużym uproszczeniu, ETS opiera się o tzw. mechanizm cap and trade. Polega on na tym, że Unia Europejska wyznacza maksymalny pułap emisji w systemie ETS („cap”), a podmioty objęte systemem zobowiązane są do rozliczania swoich emisji za pomocą uprawnień do emisji, które są przedmiotem obrotu („trade”).

W celu wykonania obowiązku umorzenia uprawnień do emisji gazów cieplarnianych zwanych potocznie EUA, dany przedsiębiorca musi najpierw pozyskać EUA. Cena EUA ma charakter rynkowy, a nie urzędowy.

Do tej pory systemem EU ETS objęta była energetyka, przemysł energochłonny oraz lotnictwo (tylko loty w ramach UE). Unia Europejska dąży do progresywnego rozszerzania systemu handlu emisjami.

Między innymi wprowadzony zostanie nowy system ETS dla transportu drogowego, mieszkalnictwa oraz małego przemysłu. Za to lotnictwo międzynarodowe (loty pomiędzy UE a państwami trzecimi) objęte są międzynarodowym systemem CORSIA ustanowionym w ramach współpracy na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

W najbliższym czasie EU ETS zostanie uzupełniony o mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji dwutlenku węgla (tzw. CBAM). Nakłada on obowiązek rozliczania emisji za pomocą certyfikatów CBAM’owych (cena certyfikatu odpowiada cenie uprawnień EU ETS) na importerów cementu, stali i żelaza, aluminium, nawozów, wodoru, energii elektrycznej.

# JAKIE STATKI BĘDĄ OBJĘTE EU ETS?

1

>5000 GT.\*

ETS obejmie od 2024 r. statki o pojemności co najmniej 5 000 GT służące do transportu osób i towarów w celach komercyjnych.

2

400 – 5000 GT.

Od 2025 r. jedynie na potrzebę monitorowania emisji włączone zostaną statki i statki offshorowe o pojemności pomiędzy 400 a 5000 GT.

3

>5000 GT.

Od 2027 r. do rozliczania emisji będą zobowiązane statki offshorowe o pojemności co najmniej 5 000 GT.

## STATKI OBJĘTE SYSTEMEM EU ETS

Statek	Pojemność	Monitorowanie	Rozliczanie emisji
Statki służące do transportu osób i towarów w celach komercyjnych	5000 GT.	Już obecnie zobowiązane na podstawie rozporządzenia 2015/757	Od 2024 r.
Statki morskie i statki offshorowe	400 – 5000 GT.	Od 2025 r.	Włączenie zostanie poddane ocenie Komisji Europejskiej, w pełnym zakresie prawdopodobnie nie wcześniej niż w 2030 r.
Statki offshorowe	5000 GT.	Od 2025 r.	Od 2025 r.

\*GT- pojemność brutto statku

# JAKI ZAKRES EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH BĘDZIE OBJĘTY EU ETS?

System EU ETS będzie miał zastosowanie do 100% emisji ze statków odbywających rejsy wewnątrz Unii Europejskiej, tzn. statków, które wyruszają i przybywają do portów znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich UE.

Względem statków, które wyruszają z UE, ale płyną do portu poza nią, a także statków, które wyruszają spoza UE, ale do jej portów przybywają, obowiązkami płynącymi z EU ETS objęte będzie 50% emisji.

Rejs	Zakres emisji objęty EU ETS
------	-----------------------------

Pomiędzy portami pod jurysdykcją UE	100%
-------------------------------------	------

Pomiędzy portem pod jurysdykcją UE a portem w państwie trzecim	50%
--	-----

Od 2024 r. obowiązek rozliczania emisji obejmie CO<sub>2</sub>.  
Od 2026 r. ten obowiązek zostanie rozszerzony na CH<sub>4</sub> i N<sub>2</sub>O.

## JAK ZOSTANIE WDROŻONY EU ETS DLA BRANŻY MORSKIEJ ?

EU ETS dla transportu morskiego zostanie wprowadzony stopniowo i proces ten będzie rozłożony na 3 lata. Obowiązek przekazania do umorzenia uprawnień będzie obejmował 40% emisji za 2024 r., 70% za 2025 r. i 100% za 2027 r.

Emisje z danego roku	Zakres emisji, jakie należy rozliczyć	Termin realizacji obowiązku (prawdopodobnie nie dłużej niż do 30 września każdego roku)
----------------------	---------------------------------------	---

2024 r.	40%	2025 r.
---------	-----	---------

2025 r.	70%	2026 r.
---------	-----	---------

2026 r.	100%	2027 r.
---------	------	---------



# KTO JEST ZOBOWIĄZANY DO REALIZACJI OBOWIĄZKÓW WYNIKAJĄCYCH Z WŁĄCZENIA BRANŻY MORSKIEJ DO SYSTEMU EU ETS?

Do realizacji obowiązków wynikających z włączenia transportu morskiego do systemu EU ETS odpowiedzialne są przedsiębiorstwa żeglugowe\*.

W przypadku, gdy ostateczną odpowiedzialność za zakup paliwa lub eksploatację statku, lub za obie kwestie, przejmuje podmiot inny niż przedsiębiorstwo żeglugowe, istnieje możliwość przeniesienia na niego kosztów rozliczenia uprawnień.



\*Przedsiębiorstwo żeglugowe oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu, określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady.

# JAKIE OBOWIĄZKI WYNIKAJĄ Z UCZESTNICTWA W SYSTEMIE EU ETS?

Zgodnie z Dyrektywą EU ETS, przedsiębiorstwa żeglugowe będą musiały:

- przedłożyć organom krajowym plan monitorowania emisji, określający środki służące monitorowaniu emisji;
- monitorować i raportować organom krajowym odpowiednie parametry w trakcie okresu sprawozdawczego i przekazywać im zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa zgodnie z [Rozporządzeniem \(UE\) 2018/2066](#);
- co roku przekazywać do umorzenia liczbę uprawnień stanowiącą równowartość całkowitych emisji tego przedsiębiorstwa w poprzednim roku kalendarzowym zweryfikowanych zgodnie z zasadami weryfikacji i akredytacji określonymi w [Rozporządzeniu \(UE\) 2018/2066](#).



## SANKCJE

---

Sankcje za nieprzestrzeganie obowiązków nakładanych przez EU ETS mogą być bardzo dotkliwe. Przede wszystkim przewidziana jest kara 100 EUR powiększona o współczynnik inflacyjny za każdą nierozliczoną tonę eq. CO<sub>2</sub>. Jednocześnie zapłata kary nie zwalania z obowiązku umorzenia uprawnień do emisji za dany rok. Dopóki nie zostanie umorzona zaległość w tym zakresie, nie jest możliwe umorzenie bieżących emisji. W praktyce przedsiębiorstwo, które raz nie umorzy dużej liczby uprawnień może mierzyć się później z istotnymi problemami finansowymi.

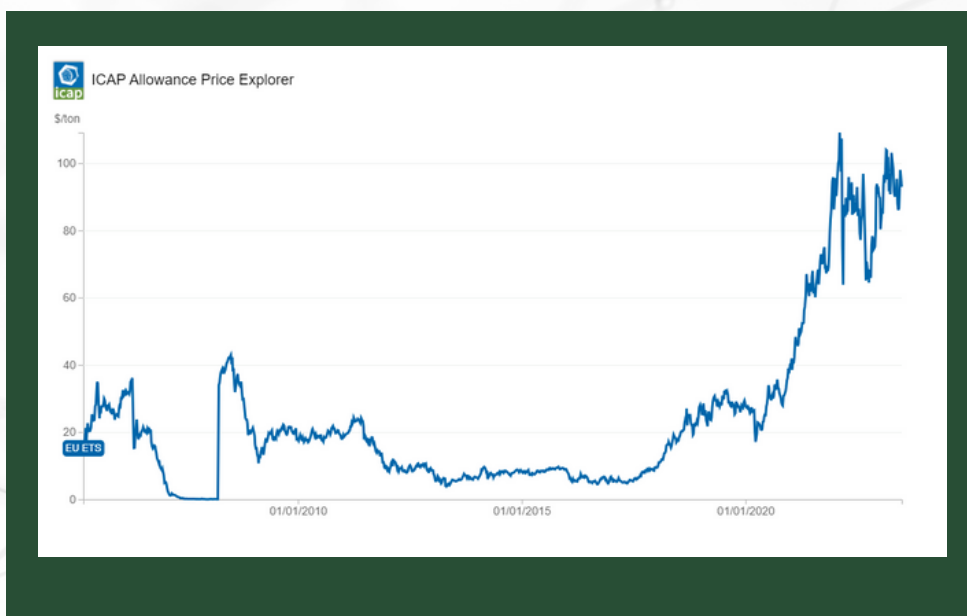
Ponadto możliwe jest wydalenie z portów UE statków należących do przedsiębiorstw żeglugowych, które konsekwentnie uchylają się od obowiązku rozliczenia uprawnień do emisji.

Nie można również wykluczyć, iż statki należące do przedsiębiorstw żeglugowych nieumarzających uprawnień będą poddawane częstszym kontrolom w portach państw członkowskich. Mogą być między innymi dogłębnie sprawdzane pod względem przestrzegania wszystkich wymagań środowiskowych.



# REALIZACJA OBOWIĄZKÓW WYNIKAJĄCYCH Z EU ETS W PRAKTYCE

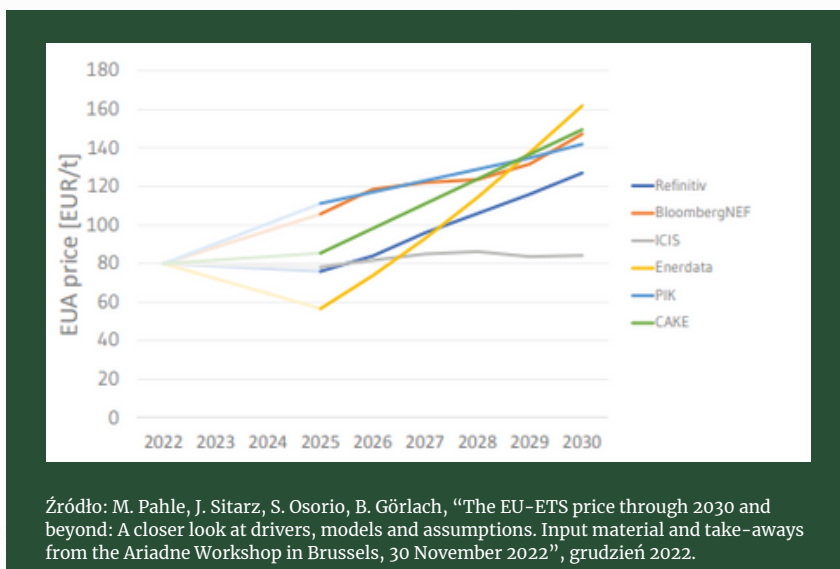
Do tej pory przedsiębiorstwa żeglugowe nie uczestniczyły w żadnym systemie handlu uprawnieniami do emisji, w związku z czym warto przybliżyć praktyczne aspekty uczestnictwa. Jedno uprawnienie do emisji w systemie EU ETS odpowiada jednej tonie ekwiwalentu CO<sub>2</sub> (inne niż CO<sub>2</sub> gazy cieplarniane przeliczane są na ekwiwalent). Obecnie cena uprawnień jest dość niestabilna i kształtuje się pomiędzy 80 a 100 EUR. Poniżej wykres obrazujący zmianę ceny przez ostatnie dwa lata:



Uprawnienia kupuje się na rynku pierwotnym (aukcje odbywające się na EEX) lub na rynku wtórnym. W praktyce zdecydowana większość podmiotów objętych EU ETS kupuje na rynku wtórnym.

Na rynku wtórnym najczęściej spotyka się transakcje OTC (tj. transakcja zawierana bezpośrednio między uczestnikami rynku) lub za pomocą ustandaryzowanych derywatów, np. kontraktów futures (czyli ustandaryzowana umowa, na podstawie której kupujący zobowiązuje się kupić dane aktywa w określonym czasie i określonej cenie, a sprzedający zobowiązuje się je sprzedać w tym czasie i za uzgodnioną cenę). Zaletą korzystania z rocznych lub dwuletnich kontraktów futures jest możliwość hedgingowania ryzyka związanego ze wzrostem cen uprawnień.

Przewidywania analityków co do długoterminowego kształtowania się cen przedstawiają się następująco:



Należy się spodziewać, iż do 2030 r. cena uprawnień będzie się kształtować pomiędzy 120 a 160 EUR.

# FuelEU MARITIME

Rozporządzenie w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, popularnie zwane FuelEU Maritime jest kolejnym instrumentem przyjętym w ramach UE, którego celem jest dekarbonizacja żeglugi handlowej i pasażerskiej. Unia między innymi dąży do zwiększenia wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz nisko-emisyjnych paliw na statkach.

## 1 Jakie statki obejmie FuelEU Maritime?

Rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto przekraczającej 5000 GT, które służą do przewozu pasażerów lub ładunku w celach komercyjnych, niezależnie od ich bandery.

## 2 Do kogo stosuje się Fuel Maritime EU?

Nowe obowiązki będą dotyczyć wszystkich statków o pojemności przekraczającej 5 000 GT, które służą do przewozu pasażerów lub ładunku w celach komercyjnych, niezależnie od państwa bandery.

## 3 Jakie obowiązki w zakresie zmniejszenia emisji CO2 nakłada na statki FuelEU Maritime?

Fuel EU Maritime przewiduje maksymalny poziom średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.

### JAK OBLICZA SIĘ MAKSYMALNY POZIOM ŚREDNIOROCZNEJ INTENSYWNOŚCI EMISJI?

Określenia maksymalnego poziomu dokonuje się poprzez zmniejszenie wartości referencyjnej wynoszącej 91,16 gramów ekwiwalentu CO<sub>2</sub>/MJ o poniżej wskazane odsetki w następujących latach

2025 r.	2%
2030 r.	6%
2035 r.	14,5%
2040 r.	31%
2045 r.	62%
2050 r.	80%

### Obowiązek korzystania z energii elektrycznej podczas cumowania statków

Od 2030 r. statki będą musiały podłączać się do elektrycznego źródła zasilania na lądzie, gdy zacumują przez ponad dwie godziny w porcie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Od 2035 r. wymóg będzie dotyczył wszystkich portów, w których dostępna jest energia elektryczna z lądu.

# SPOJRZENIE NA PRZYSZŁOŚĆ

## Jak polityka UE wpłynie na branżę morską w przyszłości?

Reforma dokonana w ramach pakietu legislacyjnego „Fit for 55” włącza transport morski do europejskich działań nakierowanych na dekarbonizację gospodarki do 2050 roku.

Z jednej strony włączenie do systemu EU ETS nakłada konkretną cenę na każdą tonę bezpośrednich emisji pochodzących z żeglugi morskiej. **Przedsiębiorstwa żeglugowe powinny w swoich planach rozwojowych brać pod uwagę rosnące ceny uprawnień do emisji, jeśli chcą zachować konkurencyjność.** Biorąc pod uwagę długość użytkowania statków, już obecnie budowane jednostki będą funkcjonować w świecie, w którym jedna tona emisji CO<sub>2</sub> będzie kosztować zdecydowanie powyżej 200 EUR.

Z drugiej strony w ramach Fuel EU Maritime na statki nakłada się konkretne limity w intensywności emisji gazów cieplarnianych. **W najbliższej perspektywie oznacza to, iż w najbliższych latach jednostki będą musiały zacząć korzystać z mniej emisyjnych paliw, aby sprostać unijnym wymaganiom.**

Przedsiębiorstwa żeglugowe w nadchodzących latach będą się zmagaly z licznymi wyzwaniem. Przede wszystkim w najbliższych latach będą musiały zrozumieć i wdrożyć w ramach swojej działalności nowe przepisy unijne. Oznacza to między innymi sprostanie licznym wymaganiom formalnym, jak i konkretną realizację tych wymagań. Ponadto, planując swój rozwój na następne lata branża morska będzie musiała ująć koszty polityki klimatycznej, aby zachować swoją konkurencyjność.





Kancelaria Maruszkin to ekspercka kancelaria adwokacka w obszarze prawa ochrony środowiska, prawa klimatycznego i prawa Unii Europejskiej.

Specjalizujemy się między innymi w:

- 1 zmianach w polskim, unijnym i międzynarodowym prawie
- 2 trendach w wybranych sektorach gospodarki, np. przemyśle wytwórczym i chemicznym branży odpadowej, sektorze wodno-kanalizacyjnym i energetyce
- 3 dobrych praktykach w obszarze ochrony środowiska i klimatu



**dr Radosław Maruszkin**  
adwokat

+48 608 017 688  
radoslaw.maruszkin@maruszkin.pl



**Jakub Bednarek**  
prawnik

+ 48 222 199 144  
jakub.bednarek@maruszkin.pl



**Tomasz Lasecki**  
aplikant adwokacki

+48 570 017 688  
tomasz.lasecki@maruszkin.pl



**Magda Biernat-Kopczyńska**  
prawnik

+48 537 081 688  
magda.biernat@maruszkin.pl



**Franciszek Nowak**  
prawnik

+48 577 617 688  
franciszek.nowak@maruszkin.pl



**Maria Jędrzejewska**  
media i PR

+48 731 017 688  
maria.jedrzejewska@maruszkin.pl

