



Ministerstwo Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-7-1.054.7.2026

Warszawa, 06 sierpnia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18012 Posła na Sejm RP Jarosława Wałęsy, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Opublikowany 4 marca br. komunikat Komisji Europejskiej w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego stanowi istotny element budowania długofalowej polityki przemysłowej Unii Europejskiej w odniesieniu do sektora morskiego i odpowiada na szereg wyzwań gospodarczych, technologicznych oraz geopolitycznych, z którymi obecnie mierzy się europejski przemysł stoczniowy, sektor transportu morskiego, porty oraz przedsiębiorstwa funkcjonujące w otoczeniu gospodarki morskiej.

Ministerstwo Infrastruktury podziela ocenę Komisji Europejskiej, że sektor morski ma strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa gospodarczego, odporności łańcuchów dostaw, rozwoju nowoczesnych technologii oraz bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej. Szczęólnego znaczenia nabierają obecnie kwestie związane z transformacją energetyczną, cyfryzacją, automatyzacją procesów produkcyjnych oraz rozwojem technologii nisko- i zeroemisyjnych. Równocześnie należy mieć na uwadze rosnące znaczenie technologii o podwójnym zastosowaniu, wzmacniania europejskiej autonomii strategicznej oraz zwiększania odporności infrastruktury portowej i transportowej na zagrożenia o charakterze hybrydowym i cybernetycznym.

Resort infrastruktury pozytywnie ocenia kierunek działań Komisji Europejskiej zmierzających do modernizacji europejskich stoczní, rozwoju europejskich łańcuchów dostaw oraz zwiększenia udziału przedsiębiorstw europejskich w realizacji projektów o znaczeniu strategicznym. W szczególności pozytywnie oceniane są propozycje dotyczące zwiększenia wykorzystania zamówień publicznych jako instrumentu wspierającego europejski przemysł oraz budowania wieloletnich portfeli zamówień dla jednostek o strategicznym znaczeniu, takich jak promy, lodołamacze, statki badawcze czy jednostki ratownicze. Rozwiązania te mogą zwiększać przewidywalność inwestycji oraz

poprawiać warunki prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorstwa sektora morskiego.

Należy zaznaczyć, że przedmiotowy dokument ma charakter ramowy określający ogólne kierunki działania. Określa on cele oraz priorytety polityki unijnej, natomiast szczegółowe rozwiązania prawne, finansowe oraz organizacyjne będą przedmiotem dalszych prac prowadzonych przez Komisję Europejską w ramach obecnej kadencji (2024-2029) i nowej perspektywy finansowej (2028-2034). Ponadto, zapewnienie przez Komisję Europejską odpowiednich mechanizmów finansowania modernizacji infrastruktury, wdrażania nowych technologii, rozwoju badań i innowacji oraz procesów związanych z transformacją energetyczną warunkować będzie skuteczną realizację celów strategii.

Wyzwaniem dla przemysłu stocznioowego i transportu morskiego pozostaje transformacja energetyczna, która będzie generować znaczące koszty, związane z wdrażaniem paliw alternatywnych oraz nowych technologii. W tym kontekście szczególne znaczenie ma funkcjonowanie systemu EU ETS (*EU emissions trading system*), który stanowi istotne źródło presji kosztowej dla przedsiębiorstw sektora morskiego. Wysokie i zmienne ceny uprawnień do emisji CO₂, w połączeniu z ograniczaniem przydziału bezpłatnych uprawnień, prowadzą do wzrostu kosztów działalności m.in. stoczni oraz armatorów, co wpływa negatywnie na ich konkurencyjność względem podmiotów z państw trzecich.

Obecnie Komisja Europejska prowadzi prace nad rewizją mechanizmu EU ETS. Należy tutaj zaznaczyć, że na poziomie krajowym resortem wiodącym w zakresie EU ETS jest Ministerstwo Klimatu i Środowiska. W odniesieniu do sektora morskiego Ministerstwo Infrastruktury konsekwentnie prezentuje stanowisko zmierzające do ograniczenia negatywnych skutków mechanizmu EU ETS i wskazuje na potrzebę zachowania konkurencyjności europejskiego sektora morskiego w kontekście funkcjonowania unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji. Działania Ministerstwa Infrastruktury w tym zakresie skupiają się na zapewnieniu spójności regulacji UE z rozwiązaniami globalnymi (IMO) oraz ochronie konkurencyjności krajowych armatorów i portów. Planem minimum jest takie utrzymanie funkcjonowania tego systemu, które zminimalizuje jego negatywne skutki, natomiast celem maksymalnym - zmiana mechanizmu dystrybucji środków z uprawnień do emisji CO₂, aby bezpośrednio wspierały one dekarbonizację krajowej floty, oraz zablokowanie rozszerzenia ETS na mniejsze jednostki (400-5000 GT). Polską „czerwoną linią” jest sprzeciw wobec unijnych rozwiązań niespójnych ze strategią globalną IMO, a cele te będą zrealizowane w instytucjach UE poprzez monitorowanie systemu, udział w przeglądzie regulacji oraz współpracę ze Stałym Przedstawicielstwem RP przy UE.

W dniu 17 lipca 2026 r. Komisja Europejska przedstawiła propozycję kompleksowej rewizji systemu EU ETS. W części dotyczącej żeglugi uwzględniono w niej rozwiązania, o które zabiegało Ministerstwo Infrastruktury. Wśród najważniejszych rozwiązań przedstawionych w rewizji ETS dla żeglugi znalazło się zapobieganie podwójnemu

ponoszeniu kosztów poprzez skoordynowanie unijnego systemu z globalnymi mechanizmami IMO, co chroni armatorów przed nadmiernym wzrostem kosztów operacyjnych oraz wprowadzono dedykowane wsparcie finansowe dla dekarbonizacji, obejmujące dofinansowanie produkcji i stosowania zrównoważonych paliw morskich w UE, wdrażanie czystych technologii, rozwój wykorzystania wodoru oraz udostępnienie sektorowi morskemu instrumentów finansowych ETS, co otwiera drogę m.in. do finansowania modernizacji floty i rozwoju infrastruktury portowej.

Niezależnie od działań podejmowanych na forum Unii Europejskiej należy wskazać, że przedsiębiorcy prowadzący działalność w sektorze gospodarki morskiej mają obecnie możliwość korzystania z funkcjonujących instrumentów wsparcia finansowego i gwarancyjnego oferowanych przez instytucje rozwoju, w tym Korporację Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A.. Instrumenty te obejmują rozwiązania służące wspieraniu działalności eksportowej oraz realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym gwarancje dotyczące finansowania inwestycji generujących eksport, gwarancje płatnicze dla eksporterów, gwarancje kontraktowe związane z realizacją kontraktów eksportowych, jak również instrumenty wspierające finansowanie nabywców oraz dostawców. Rozwiązania te pozostają dostępne dla przedsiębiorców spełniających warunki określone przez instytucję udzielającą wsparcia i stanowią jeden z elementów krajowego systemu wspierania działalności eksportowej.

Jednocześnie należy zauważyć, że możliwość korzystania z poszczególnych instrumentów finansowych uzależniona jest od indywidualnej oceny ryzyka dokonywanej przez właściwe instytucje finansowe oraz od spełnienia warunków określonych dla danego produktu finansowego lub gwarancyjnego. Ocena zdolności kredytowej, sytuacji ekonomiczno-finansowej przedsiębiorcy oraz parametrów konkretnego przedsięwzięcia pozostaje w kompetencji instytucji finansujących i gwarancyjnych.

Jednocześnie należy wskazać, że Rząd w ramach programu Polskie Morze realizuje plan odbudowy polskiej bandery. Program przewiduje wdrożenie szeregu rozwiązań zwiększających atrakcyjność polskiej przynależności statku dla armatorów i zachęcających do działalności w branży transportu morskiego. W ramach przedmiotowego programu zostały przyjęte następujące ustawy:

- *Ustawa z dnia 25 lipca 2025 r. o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw*

Ustawa ta zapewnia objęcie polskich marynarzy ubezpieczeniem społecznym oraz wprowadza korzystne warunki tego ubezpieczenia, co obniża pozapłacowe koszty pracy oraz podnosi efektywne wynagrodzenie marynarzy.

- *Ustawa z dnia 19 czerwca 2026 r. o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą*

Ustawa ta zapewnia wprowadzenie w Polsce rekomendowanych przez Komisję Europejską środków pomocy publicznej, dzięki czemu polska branża transportu morskiego nie będzie w niekorzystnej względem innych państw członkowskich Unii Europejskiej sytuacji konkurencyjnej.

Po pierwsze, przywraca się możliwość korzystania w Polsce z opodatkowania podatkiem tonażowym. Podatek tonażowy, którego wysokość zależy od tonażu eksploatowanych statków, a nie od wysokości dochodów, jest podstawowym środkiem pomocowym zapewniającym konkurencyjność na międzynarodowym rynku żeglugowym. Przy tym zmiany przewidują dostosowanie przepisów do bieżących potrzeb gospodarczych (branża *offshore*) oraz różnych modeli biznesowych prowadzenia działalności żeglugowej (czarter, zarządzanie statkiem). Pozwoli to na stworzenie korzystnych warunków fiskalnych dla zapewnienia tzw. *local content* m.in. w kluczowej dla bezpieczeństwa energetycznego RP, dynamicznie rozwijającej się branży morskiej energetyki wiatrowej. Ustawa przewiduje także objęcie podatkiem tonażowym szeregu form działalności pobocznej, związanej z działalnością żeglugową. Przyjęte rozwiązania zapewniają również elastyczność w zakresie określenia okresu podlegania opodatkowaniu podatkiem tonażowym.

Po drugie, ustawa przewiduje poszerzenie zakresu stosowania zwolnienia marynarzy z podatku dochodowego od osób fizycznych. Rezygnuje się z wymagania, by marynarz przepracował w danym roku co najmniej 183 dni by mógł uzyskać przedmiotowe zwolnienie. Takie wymaganie oznaczało, że marynarz nie wiedział, czy dane dochody będą opodatkowane, jeśli nie był w stanie z całą pewnością przewidzieć swojego zatrudnienia na dany rok. Warunek ten był szczególnie uciążliwy dla młodych marynarzy wchodzących na rynek pracy w ciągu roku oraz dla marynarzy powracających na rynek pracy. Ponadto, rezygnuje się z uzależnienia zwolnienia podatkowego od obywatelstwa marynarza. Takie rozwiązanie stanowi wsparcie dla armatorów poszukujących siły roboczej. Ponadto zwolnieniem objęte będą mogły być również dochody marynarzy zatrudnionych na statkach obsługujących branżę *offshore*, co powinno ułatwić zapewnienie tzw. *local content* w przedmiotowej branży.

Ponadto, prowadzone są prace legislacyjne nad *ustawą o rejestracji statków pod polską banderą*, która ma na celu wprowadzenie wygodnego dla właścicieli statków i armatorów procesu rejestracji statków i elektronicznego rejestru okrętowego.

Jednocześnie należy wskazać, że w *ustawie z dnia 15 maja 2026 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw*¹ przewidziano mechanizmy zapewnianiające, że środki pochodzące z opłat FuelEU nakładanych na statki, które nie osiągnęły celów w zakresie redukcji intensywności emisji pochodzących ze zużycia energii na statku (zarówno armatorów polskich, jak armatorów zagranicznych, których statki zawijają do polskich portów), będą w całości przeznaczone na cele związane z dekarbonizacją sektora morskiego poprzez dedykowane programy priorytetowe utworzone w ramach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Zawetowane przepisy zapewniały, że do branży wróci co najmniej

¹ zawetowana przez Prezydenta RP w dniu 2 lipca br.

99% środków pochodzących z opłat FuelEU, a na obsługę programów przeznaczyć można nie więcej niż 1% tych środków. Brak przepisów ustawy uniemożliwia wykorzystanie ww. środków budżetowych na wsparcie branży w ramach programów priorytetowych.

Co więcej prowadzone są prace nad projektem ustawy o *zmianie ustawy o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym oraz niektórych innych ustaw (UD235)*, w celu przyspieszenia modernizacji floty i zwiększenia wykorzystania środków oferowanych w ramach Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Ministerstwo Infrastruktury w związku z tym planuje zmiany w obecnym systemie wsparcia armatorów tak aby oferta Funduszu była bardziej atrakcyjna a proces aplikowania o środki łatwiejszy.

Obecnie, w ramach środków Funduszu armatorzy śródlądowi mogą korzystać z następujących instrumentów finansowych:

1. Kredytów preferencyjnych (niskooprocentowanych),
2. Umorzeń kredytów preferencyjnych, uzależnionych od wieku jednostki,
3. Refinansowania składników wyposażenia statków.

Podstawowym instrumentem wsparcia jest udzielanie ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej kredytów dla armatorów prowadzących działalność polegającą na przewożeniu ładunków lub pasażerów. Zgodnie z postulatami branży transportu wodnego śródlądowego proces udzielania kredytów jest zbyt skomplikowany a zabezpieczenia zbyt wysokie (na całym majątku wnioskodawcy), aby ten instrument miał efektywny i znaczący wpływ na konkurencyjność polskich przewoźników.

Tym samym, w ramach realizacji tych postulatów, do najważniejszych ułatwień planowanych w projekcie ustawy należą:

- umożliwienie zabezpieczenia kredytu preferencyjnego statkiem (a nie jak dotychczas całym majątkiem kredytobiorcy) i uproszczenie systemu oceny zdolności kredytowej armatora,
- możliwość wnioskowania przez armatorów o udzielenie kredytu preferencyjnego w ciągu 24 miesięcy przed złożeniem wniosku o kredyt preferencyjny (tzw. kredyty na refinansowanie poniesionych wydatków),
- usunięcie 30% limitu środków przeznaczonych na kredyty preferencyjne dla firm pasażerskich,
- wzrost wysokości umorzeń i powiązania tego instrumentu z innowacjami w zakresie ochrony środowiska, np. zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń powstających w wyniku użytkowania statku.

Nowelizacja przewiduje również możliwość ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej programu dofinansowania zakupu lub budowy statku ekologicznego (nisko- i zero emisyjnego). Dofinansowanie będzie udzielane w formie

bezzwrotnego wsparcia na poziomie 80% kosztów kwalifikowanych. Dofinansowanie udzielane będzie na zasadach dotyczących pomocy publicznej.

Podkreślić należy, że przyjmowane rozwiązania są procedowane w konsultacji ze stroną społeczną.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu