



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Strasburg, 18 października 2023 r.
(OR. en)**

**2021/0205 (COD)
LEX 2265**

**PE-CONS 29/1/23
REV 1**

**TRANS 189
AVIATION 108
ENV 494
ENER 236
IND 243
COMPET 439
ECO 40
RECH 181
CLIMA 240
RELEX 605
CODEC 873**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
W SPRAWIE ZAPEWNIENIA RÓWNYCH WARUNKÓW DZIAŁANIA
DLA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO (REFUELEU AVIATION)**

ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/...

z dnia 18 października 2023 r.

w sprawie zapewnienia równych warunków działania
dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C 105 z 4.3.2022, s. 134.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 września 2023 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 9 października 2023 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Od dziesięcioleci transport lotniczy odgrywa kluczową rolę w gospodarce Unii i codziennym życiu obywateli Unii, będąc przy tym jednym z najbardziej dynamicznych i osiągających najlepsze wyniki sektorów gospodarki Unii. Transport lotniczy silnie stymuluje wzrost gospodarczy, zatrudnienie, handel i turystykę, a także konektywność i mobilność zarówno przedsiębiorstw, jak i obywateli, a także jest jednym z głównych czynników łączących regiony najbardziej oddalone i kontynent, w szczególności w ramach unijnego rynku transportu lotniczego. Rozwój usług transportu lotniczego znacząco przyczynia się do poprawy konektywności, zwiększenia spójności i zmniejszenia dysproporcji regionalnych w obrębie Unii, w szczególności w przypadku regionów peryferyjnych, najbardziej oddalonych, słabo zaludnionych i wyspiarskich, oraz w przypadku państw trzecich, a także jest ważnym motorem gospodarki Unii.

- (2) Od 2020 r. transport lotniczy pozostaje jednym z sektorów najbardziej dotkniętych kryzysem związanym z COVID-19. Oczekuje się stopniowego przywracania ruchu lotniczego w nadchodzących latach i jego odbudowy do poziomów sprzed kryzysu. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) szacuje, że do 2050 r. ruch pasażerski w Europie będzie rósł o nawet 3,1 % rocznie, a ruch towarowy o nawet 2,4 % rocznie zgodnie z prognozą popandemiczną przy scenariuszu zakładającym wysokie natężenie ruchu. Jednocześnie emisje z transportu lotniczego rosną od 1990 r., a wraz z pokonaniem pandemii ta tendencja wzrostowa może powrócić. W związku z tym kluczowe jest przygotowanie się na przyszłość i wprowadzenie niezbędnych zmian, aby zapewnić, by sektor transportu lotniczego funkcjonował prawidłowo, przyczyniał się w pełni do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych i gwarantował wysoki poziom konektywności, przystępności cenowej, bezpieczeństwa i ochrony. Unia ustanowiła na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119³ zobowiązania prawne do osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. i zmniejszenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r. Aby to osiągnąć, wszystkie sektory gospodarki, w tym sektor transportu, muszą podjąć szybkie kroki w celu dekarbonizacji. W przypadku sektora transportu lotniczego wymaga to znacznego zwiększenia produkcji, podaży i zwiększania wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

- (3) Funkcjonowanie unijnego sektora transportu lotniczego jest uwarunkowane jego transgranicznym charakterem w obrębie Unii oraz wymiarem globalnym. Rynek lotniczy to jeden z najbardziej zintegrowanych sektorów na rynku wewnętrznym i regulują go jednolite przepisy dotyczące dostępu do rynku i warunków działania. Polityka zewnętrzna Unii w dziedzinie transportu lotniczego jest regulowana przepisami ustanowionymi na poziomie globalnym przez ICAO oraz kompleksowymi wielostronnymi lub dwustronnymi umowami między Unią lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Istotne jest zatem, by Unia podtrzymywała starania podejmowane na poziomie międzynarodowym, wielostronnym i dwustronnym w celu wspierania wysokiego poziomu ambicji i konwergencji w odniesieniu do upowszechnienia SAF, przy zapewnieniu równych warunków działania na poziomie międzynarodowym.
- (4) Na rynku transportu lotniczego panuje silna konkurencja między podmiotami gospodarczymi na świecie i w całej Unii, dlatego niezbędne są równe warunki działania. Stabilność i prosperowanie rynku transportu lotniczego oraz działających na nim podmiotów gospodarczych zależą od jasnych i zharmonizowanych ram polityki, w których operatorzy statków powietrznych, porty lotnicze i inne podmioty działające w sektorze lotnictwa mogą funkcjonować w warunkach opartych na równych zasadach i szansach, czego efektem są dynamiczny sektor i możliwości zatrudnienia. Loty wewnątrzunijne są w znacznym stopniu częścią globalnych tras wytyczonych w ramach globalnego rynku transportu lotniczego. To samo dotyczy tras prowadzących przez europejskie porty lotnicze z miejsc spoza UE do miejsc docelowych leżących poza UE. Występowanie zakłóceń na rynku wiąże się z ryzykiem osłabienia pozycji operatorów statków powietrznych lub portów lotniczych względem wewnętrznych lub zewnętrznych konkurentów. To z kolei może spowodować utratę konkurencyjności przemysłu transportu lotniczego i stanowić zagrożenie dla przedsiębiorstw transportu lotniczego i miejsc pracy, a także prowadzić do utraty konektywności w transporcie lotniczym i możliwości wyboru połączeń transportowych dla obywateli i przedsiębiorstw.

- (5) W szczególności istotne jest zapewnienie równych warunków działania na całym unijnym rynku transportu lotniczego w odniesieniu do paliwa lotniczego, które stanowi znaczną część kosztów ponoszonych przez operatorów statków powietrznych, a przy tym wspieranie dekarbonizacji transportu lotniczego w drodze promowania SAF. Różnice w cenie paliwa lotniczego mogą oddziaływać na wyniki gospodarcze operatorów statków powietrznych oraz mieć negatywny wpływ na konkurencję na rynku. Wyższe ceny paliwa lotniczego przekładające się bezpośrednio na wyższe ceny dla konsumentów końcowych zmniejszyłyby konektywność między regionami, mobilność obywateli i konkurencyjność sektora transportu lotniczego, a także mobilność, w przypadku gdy różnice w cenie paliwa lotniczego występują między unijnymi portami lotniczymi lub między portami lotniczymi w Unii i poza nią, może to zachęcać operatorów statków powietrznych do dostosowywania ich strategii tankowania paliwa z przyczyn ekonomicznych. Tankering zwiększa zużycie paliwa przez statek powietrzny i niepotrzebnie generuje emisje gazów cieplarnianych. W konsekwencji stosowanie tankeringu przez operatorów statków powietrznych osłabia wysiłki Unii na rzecz ochrony środowiska. Niektórzy operatorzy statków powietrznych mają możliwość korzystania z atrakcyjnych cen paliwa lotniczego w swoich bazach macierzystych w celu zyskania przewagi konkurencyjnej wobec innych operatorów obsługujących podobne trasy. Takie działanie może mieć niekorzystne skutki dla konkurencyjności sektora transportu lotniczego, prowadzić do zakłóceń na rynku i szkodzić konektywności w transporcie lotniczym. W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić środki zapobiegające takim praktykom, by uniknąć niepotrzebnych szkód w środowisku, a także przywrócić i zachować warunki uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu lotniczego.

- (6) Jednym z głównych celów wspólnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój. Dlatego konieczne jest zintegrowane podejście ukierunkowane na zapewnienie efektywnego funkcjonowania unijnych systemów transportowych i uwzględniające normy społeczne i cele środowiskowe. Zrównoważony rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków, w tym instrumentów gospodarczych, mających na celu zmniejszenie emisji dwutlenku węgla pochodzących ze statków powietrznych odlatujących z unijnych portów lotniczych oraz rozwój rynku produkcji i dostaw SAF. Środki te powinny przyczyniać się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych do 2030 r. i 2050 r.
- (7) Komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” wytycza kierunki działań dla unijnego systemu transportowego, które umożliwią jego transformację ekologiczną i cyfrową oraz zwiększą jego odporność. Dekarbonizacja sektora transportu lotniczego jest niezbędnym i trudnym procesem, szczególnie w krótkoterminowej perspektywie. Postęp technologiczny – wraz z jednoznacznym zobowiązaniem ze strony przemysłu lotniczego – osiągniany za sprawą europejskich i krajowych programów badań naukowych i innowacji przyczynił się do znacznego zmniejszenia emisji w ubiegłych dziesięcioleciach. Globalny wzrost natężenia ruchu lotniczego wyprzedził jednak działania w zakresie zmniejszania emisji z tego sektora. Nowe technologie, w tym rozwój bezemisyjnych statków powietrznych o napędzie elektrycznym lub wodorowym, mają pomóc ograniczyć wykorzystanie energii z paliw kopalnych w lotnictwie krótkodystansowym w najbliższych dziesięcioleciach i mogą odegrać istotną rolę w lotnictwie komercyjnym w perspektywie średnio- i długoterminowej, natomiast SAF stanowią obiecujące rozwiązanie pozwalające na znaczną dekarbonizację w przypadku lotów na wszystkich dystansach, zarówno w perspektywie krótkoterminowej, jak i perspektywie średnio- i długoterminowej. Obecnie ten potencjał jest jednak w dużej mierze niewykorzystany i potrzebuje wsparcia.

- (8) Zasada „efektywność energetyczna przede wszystkim” jest wdrażana w sektorze transportu lotniczego. Stosowanie bardziej energooszczędnych silników przyczynia się do zmniejszenia śladu środowiskowego lotów, a także do bardziej zasobooszczędnego wykorzystania SAF.
- (9) SAF to paliwa lotnicze obejmujące ciekłe paliwa typu „drop-in”; nadają się one do całkowitego zastąpienia konwencjonalnych paliw lotniczych i są kompatybilne z istniejącymi silnikami statków powietrznych. Na poziomie globalnym certyfikowano szereg ścieżek produkcji SAF do wykorzystania w lotnictwie cywilnym i wojskowym. SAF są pod względem technologicznym gotowe, by odegrać ważną rolę w zmniejszaniu emisji z transportu lotniczego już w bardzo krótkoterminowej perspektywie. Oczekuje się, że w średnio- i długoterminowej perspektywie będą one stanowiły większą część koszyka paliw w lotnictwie. Ponadto – dzięki odpowiednim międzynarodowym normom dotyczącym paliwa i przy wsparciu opracowywania tych norm – SAF mogą przyczynić się do obniżenia zawartości związków aromatycznych w końcowym paliwie lotniczym wykorzystywanym przez operatorów statków powietrznych, a tym samym pomóc zmniejszyć emisje inne niż CO₂. Inne paliwa lotnicze, takie jak energia elektryczna lub wodór, są obiecującymi technologiami i oczekuje się, że będą stopniowo przyczyniać się do dekarbonizacji transportu lotniczego, począwszy od lotów krótkodystansowych. Niniejsze rozporządzenie może przyczynić się do dodatkowego przyspieszenia rozwoju naukowego i stosowania tych technologii, a także do pobudzenia dotyczących ich innowacji komercyjnych, umożliwiając podmiotom gospodarczym wzięcie tych technologii pod uwagę, gdy staną się one gotowe do wykorzystania i dostępne na rynku. Niniejsze rozporządzenie zwiększy również pewność i przewidywalność rynku oraz będzie stanowiło zachętę do inwestowania w te nowe niezbędne technologie.

- (10) Stopniowe wprowadzanie SAF na unijny rynek transportu lotniczego będzie wiązało się z dodatkowymi kosztami paliwa ponoszonymi przez linie lotnicze, ponieważ technologia produkcji takich paliw jest obecnie bardziej kosztowna niż technologia wykorzystywana do produkcji konwencjonalnych paliw lotniczych. Można się spodziewać, że nasiliłyby się istniejące problemy związane z równymi warunkami działania na unijnym rynku transportu lotniczego w odniesieniu do paliw lotniczych oraz spowoduje dalsze zakłócenia wśród operatorów statków powietrznych i portów lotniczych, także w kontekście wdrażania przez Unię i jej państwa członkowskie przyjętego przez ICAO mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) zgodnie z decyzją Rady (UE) 2020/954⁴ i unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) ustanowionego na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE⁵ w brzmieniu zmienionym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958⁶. Dostępność surowców i zdolności w zakresie produkcji SAF są ograniczone. Wzmoczona konkurencja o ograniczone surowce może prowadzić do niedoborów dostaw i do zakłóceń na rynku, a tym samym negatywnie wpłynąć na konkurencyjność całego sektora lotnictwa. W niniejszym rozporządzeniu należy przyjąć środki zapobiegające negatywnemu wpływowi wprowadzenia SAF na konkurencyjność sektora lotnictwa poprzez określenie zharmonizowanych wymogów w całej Unii.

⁴ Decyzja Rady (UE) 2020/954 z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia dobrowolnego udziału w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) od dnia 1 stycznia 2021 r. oraz wariantu wybranego do obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023 (Dz.U. L 212 z 3.7.2020, s. 14).

⁵ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 115).

- (11) Na poziomie globalnym SAF są regulowane i definiowane przez ICAO, na której forum państwa uzgadniają szczegółowe wymogi dotyczące zrównoważoności, identyfikowalności i rozliczania certyfikowanych ścieżek SAF do wykorzystania podczas lotów objętych mechanizmem CORSIA. Choć w mechanizmie CORSIA przewidziano zachęty, a SAF uważa się za integralny filar prac nad wykonalnością długoterminowego ambitnego celu wyznaczonego dla lotnictwa międzynarodowego polegającego na zmniejszeniu do zera emisji netto do 2050 r., przyjętego na 41. sesji Zgromadzenia ICAO w październiku 2022 r., nie ma obecnie żadnego obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania SAF podczas lotów międzynarodowych. Kompleksowe wielostronne lub dwustronne umowy o transporcie lotniczym zawierane między Unią lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi zasadniczo zawierają postanowienia dotyczące ochrony środowiska. Jednak postanowienia te nie nakładają jak dotąd na umawiające się strony wiążących wymogów dotyczących wykorzystania SAF.

- (12) Aby zapobiec zakłóceniom konkurencji na światowym rynku transportu lotniczego, które mogłyby doprowadzić do obniżenia przepływu ruchu pasażerów przesiadających się w unijnych portach lotniczych i do ucieczki emisji, a także w celu stworzenia globalnego rynku SAF, Unia powinna stać się światowym liderem przechodzenia na wykorzystywanie SAF, zaangażować się w międzynarodowe negocjacje służące zharmonizowaniu definicji SAF i określeniu dotyczących ich norm oraz promować międzynarodową konwergencję przepisów odnoszących się do produkcji, upowszechniania i uzupełniania SAF. Komisja i państwa członkowskie powinny podtrzymywać starania podejmowane na forum ICAO na rzecz ambitnych globalnych ram produkcji i upowszechniania SAF. Ponadto Komisja powinna regularnie oceniać, czy przepisy niniejszego rozporządzenia nie mają negatywnego wpływu na funkcjonowanie unijnego rynku transportu lotniczego, konkurencyjność sektora, równe warunki działania na poziomie międzynarodowym w odniesieniu do przewoźników lotniczych i węzłów lotniczych oraz czy nie skutkują ewentualnymi zmianami tras prowadzącymi do ucieczki emisji i, w stosownych przypadkach, przedstawiać środki zaradcze w celu przeciwdziałania temu negatywnemu wpływowi.

- (13) Na poziomie unijnym ogólne przepisy dotyczące energii odnawialnej na potrzeby sektora transportu określono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁷. W przeszłości takie horyzontalne międzysektorowe ramy regulacyjne okazały się nieskuteczne w zapewnianiu przechodzenia z paliw kopalnych na SAF w transporcie lotniczym. W dyrektywie (UE) 2018/2001 i w poprzedzającej ją dyrektywie określono nadrzędne cele dla wszystkich rodzajów transportu, które mają być zasilane paliwami odnawialnymi. Ponieważ lotnictwo jest stosunkowo niewielkim rynkiem paliw, dla którego produkcja paliw odnawialnych jest bardziej kosztowna w porównaniu z innymi rodzajami transportu, i funkcjonuje w ramach wysoce konkurencyjnego i zintegrowanego unijnego rynku transportu lotniczego, ramy regulacyjne powinny zostać uzupełnione szczególnymi środkami dotyczącymi sektora lotnictwa, aby skutecznie pobudzić stosowanie SAF. Ponadto przepisy prawa krajowego transponujące dyrektywę (UE) 2018/2001 mogłyby spowodować znaczne rozdrobnienie na unijnym rynku transportu lotniczego, gdyby w przepisach krajowych dotyczących SAF wyznaczono bardzo różne cele. W takim przypadku należałoby spodziewać się dalszego nasilenia problemów związanych z równymi warunkami działania w transporcie lotniczym.

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

- (14) W związku z powyższym należy ustanowić jednolite przepisy dotyczące unijnego rynku transportu lotniczego, które będą stanowiły uzupełnienie dyrektywy (UE) 2018/2001 i umożliwią realizację jej ogólnych celów, odpowiadając na szczególne potrzeby i wymogi związane z unijnym rynkiem transportu lotniczego i promowaniem SAF. W szczególności niniejsze rozporządzenie ma na celu uniknięcie rozdrobnienia unijnego rynku transportu lotniczego, zapobieżenie ewentualnym zakłóceniom konkurencji między podmiotami gospodarczymi lub stosowaniu przez operatorów statków powietrznych nieuczciwych praktyk służących uniknięciu kosztów związanych z tankowaniem paliwa; zarazem niniejsze rozporządzenie ma sprzyjać rozwojowi SAF w Unii. Ukierunkowane wsparcie i finansowanie na poziomie unijnym i krajowym, a także partnerstwa publiczne i prywatne mogą dodatkowo uzupełniać niniejsze rozporządzenie w celu poprawy dostępności i przystępności cenowej SAF oraz dodatkowego przyspieszenia dostaw i upowszechniania SAF. Ponadto niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla obowiązków określonych w dyrektywie (UE) 2018/2001. Państwa członkowskie mogą zgłaszać wykorzystywanie odpowiednich paliw objętych niniejszym rozporządzeniem na potrzeby osiągnięcia założeń i celów określonych w tej dyrektywie na warunkach i w granicach w niej przewidzianych.

- (15) Celem niniejszego rozporządzenia jest w pierwszej kolejności określenie ram służących przywróceniu i utrzymaniu równych warunków działania na unijnym rynku transportu lotniczego w odniesieniu do wykorzystywania paliw lotniczych. Takie ramy powinny zapobiegać występowaniu w Unii rozbieżnych wymogów, które mogłyby nasilać praktyki w zakresie tankowania paliwa zakłócające konkurencję między operatorami statków powietrznych lub osłabiać pozycję niektórych unijnych portów lotniczych względem innych. W dalszej kolejności niniejsze rozporządzenie ma na celu wyposażenie unijnego rynku transportu lotniczego w solidne przepisy, które zapewnią możliwość stopniowego zwiększania udziałów SAF w unijnych portach lotniczych bez negatywnych skutków dla konkurencyjności unijnego rynku transportu lotniczego.
- (16) Niezbędne jest ustanowienie zharmonizowanych przepisów na całym rynku wewnętrznym mających bezpośrednie i jednolite zastosowanie do podmiotów działających na rynku transportu lotniczego, z jednej strony, oraz do podmiotów działających na rynku paliw lotniczych, z drugiej strony. Uzupełnieniem nadrzędnych ram ustanowionych w dyrektywie (UE) 2018/2001 powinno być *lex specialis* mające zastosowanie do transportu lotniczego. Powinno ono obejmować stopniowe zwiększanie udziałów minimalnych w zakresie dostaw SAF. Takie udziały minimalne należy zdefiniować starannie, biorąc pod uwagę ogólne cele prawidłowo funkcjonującego unijnego rynku transportu lotniczego, potrzebę dekarbonizacji sektora transportu lotniczego i obecną sytuację przemysłu SAF.

- (17) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym, wykonujących loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego. Nie powinno ono mieć zastosowania do takich statków powietrznych jak wojskowe statki powietrzne i do lotów wykorzystywanych wyłącznie do operacji w celach humanitarnych, repatriacyjnych i do operacji dobrowolnych lub przymusowych powrotów, w tym do celów readmisji, do celów poszukiwawczych, ratowniczych, do pomocy w przypadku klęsk żywiołowych czy do celów medycznych, ani też do operacji organów celnych, policji i straży pożarnej. Loty wykonywane w takich okolicznościach mają bowiem wyjątkowy charakter i jako takie nie zawsze mogą być planowane w taki sam sposób jak standardowe loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego. Z uwagi na charakter ich wykonywania nie zawsze jest możliwe zapewnienie, aby loty te były zgodne z obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia, ponieważ mogłoby się to wiązać z niepotrzebnym obciążeniem. Aby zapewnić równe warunki działania na całym unijnym rynku lotniczym, niniejsze rozporządzenie powinno obejmować możliwie największą część komercyjnego ruchu lotniczego wykonywanego z portów lotniczych zlokalizowanych na terytorium Unii. Jednocześnie w celu zachowania konektywności w transporcie lotniczym z korzyścią dla obywateli, przedsiębiorstw i regionów Unii ważne jest, aby unikać nakładania nadmiernego obciążenia na operacje transportu lotniczego w małych portach lotniczych. Należy określić progi wielkości rocznego pasażerskiego ruchu lotniczego i ruchu towarowego, poniżej których porty lotnicze nie byłyby objęte niniejszym rozporządzeniem; zakres stosowania niniejszego rozporządzenia powinien jednak obejmować co najmniej 95 % łącznego ruchu rozpoczynającego się w portach lotniczych zlokalizowanych na terytorium Unii. Z tych samych powodów należy określić próg umożliwiający wyłączenie z zakresu stosowania operatorów statków powietrznych wykonujących bardzo małą liczbę odlotów z portów lotniczych zlokalizowanych na terytorium Unii.

Aby jednak zrealizować bardziej ambitne cele, państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o tym, że dany port lotniczy zlokalizowany na ich terytorium, który nie osiąga progów określonych w niniejszym rozporządzeniu lub który jest zlokalizowany w jednym z regionów najbardziej oddalonych zdefiniowanych w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zostanie objęty niniejszym rozporządzeniem. Port lotniczy zlokalizowany na terytorium Unii, który nie osiąga progów określonych w niniejszym rozporządzeniu lub jest zlokalizowany w jednym z regionów najbardziej oddalonych, powinien mieć możliwość zwrócenia się do odpowiednich właściwych organów o traktowanie go jako unijnego portu lotniczego i o objęcie go niniejszym rozporządzeniem. Ponadto osoba wykonująca loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego, która nie osiąga progów określonych w niniejszym rozporządzeniu, lub osoba, która wykonuje loty inne niż loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego wykorzystujące paliwa lotnicze do silników turbinowych, powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o tym, że będą one traktowane jako operatorzy statków powietrznych do celów niniejszego rozporządzenia, a zatem że zostaną objęte niniejszym rozporządzeniem lub że niniejszym rozporządzeniem zostaną objęte loty w ramach niekomercyjnego transportu lotniczego wykonywane przez te osoby.

- (18) Międzynarodowe normy dotyczące paliw lotniczych określają, jakie rodzaje konwencjonalnych paliw lotniczych można łączyć lub mieszać z SAF, co ma wpływ na stosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do paliw lotniczych. Ponadto definicja paliw lotniczych ogranicza się do paliw typu „drop-in”, a zatem nie obejmuje wodoru ani energii elektrycznej wykorzystywanych do zapewniania napędu statkom powietrznym. W związku z tym obowiązki dostawców paliw lotniczych, organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi i operatorów statków powietrznych w każdym przypadku, gdy mowa o paliwach lotniczych, mają zastosowanie do paliw typu „drop-in”, chyba że chodzi o wodór lub energię elektryczną.
- (19) Niezwykle ważne jest, aby słabiej połączone regiony europejskie, takie jak regiony wyspiarskie i najbardziej oddalone, w przypadku których połączenia umożliwia często tylko lotnictwo, nie były dysproporcjonalnie dotknięte obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia oraz aby zapewnić tym regionom dostęp do podstawowych towarów i usług. Aby pomóc w zachowaniu konektywności w transporcie lotniczym w regionach o mniejszej liczbie alternatywnych opcji transportu, należy zwrócić uwagę na możliwe skutki przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do przystępności cenowej, konkurencyjności i potencjalnego wzrostu cen na trasach lotniczych łączących regiony oddalone i inne obszary Unii.

- (20) Należy promować rozwój i stosowanie SAF o wysokim potencjale w zakresie zrównoważoności, gotowości do wykorzystania komercyjnego, a także innowacyjności i wzrostu, tak aby umożliwić sprostanie przyszłym potrzebom. Powinno to sprzyjać budowaniu innowacyjnego i konkurencyjnego rynku SAF oraz zapewnić odpowiednie dostawy SAF dla sektora lotnictwa w krótko- i średnioterminowej perspektywie w celu wsparcia realizacji ambitnych celów dotyczących dekarbonizacji transportu w Unii, przy jednoczesnym wzmacnianiu starań Unii na rzecz wysokiego poziomu ochrony środowiska. Zachęty do wykorzystywania w transporcie paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego przyznane na mocy innych przepisów prawa Unii będą miały pozytywny wpływ na upowszechnienie takich paliw w lotnictwie. Niezbędne jest wprowadzenie jednolitych, jasnych i solidnych ram zrównoważoności w celu zapewnienia podmiotom działającym w przemyśle lotniczym i paliwowym pewności prawa i ciągłości co do kwalifikowalności SAF na podstawie niniejszego rozporządzenia. W tym celu kwalifikowalne powinny być wszystkie biopaliwa lotnicze spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji w całym cyklu życia określone w dyrektywie (UE) 2018/2001 i certyfikowane zgodnie z tą dyrektywą – z wyjątkiem biopaliw produkowanych z „roślin spożywczych i pastewnych” i niektórych surowców wymienionych w art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia – syntetyczne paliwa lotnicze i pochodzące z recyklingu węglowe paliwa lotnicze osiągające próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w tej dyrektywie. W związku z tym w celu zapewnienia spójności z innymi powiązanymi unijnymi politykami, kwalifikowalność biopaliw lotniczych, syntetycznych paliw lotniczych i pochodzących z recyklingu węglowych paliw lotniczych powinna opierać się na kryteriach zrównoważonego rozwoju i progach ustanowionych w dyrektywie (UE) 2018/2001.

Kluczowe znaczenie mają w szczególności SAF produkowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, ponieważ stanowią one obecnie technologię najbardziej gotową do wykorzystania komercyjnego i nadającą się do dekarbonizacji transportu lotniczego w krótkoterminowej perspektywie. Udział paliw odnawialnych produkowanych w drodze współprzetwarzania powinien być kwalifikowalny zgodnie z definicją SAF, o ile udział ten wyprodukowano z surowców wymienionych w dyrektywie (UE) 2018/2001, z wyjątkiem biopaliw wyprodukowanych z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w tej dyrektywie i z wyjątkiem niektórych surowców wymienionych w art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, i ma być określany zgodnie z metodyką ustanowioną w rozporządzeniu delegowanym Komisji przyjętym na podstawie dyrektywy (UE) 2018/2001. Wodór odnawialny dla lotnictwa i niskoemisyjne paliwa lotnicze zapewniające co najmniej taki sam poziom ograniczenia emisji w całym cyklu życia jak syntetyczne paliwa lotnicze mogą odegrać rolę w zastępowaniu konwencjonalnych paliw lotniczych i wspieraniu dekarbonizacji lotnictwa, w związku z czym należy je również włączyć w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia.

- (21) Ze względu na wykorzystanie surowców w kosmetykach i paszach udział biopaliw lotniczych innych niż zaawansowane biopaliwa zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001 i innych niż biopaliwa produkowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do tej dyrektywy dostarczanych do wszystkich unijnych portów lotniczych przez każdego z dostawców paliw lotniczych nie powinien być większy niż 3 % dostarczonego paliwa lotniczego, tak by było to zgodne z udziałami minimalnymi SAF, które mają być dostarczane do każdego z unijnych portów lotniczych na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (22) Duża pula kwalifikowalnych surowców ma zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji potencjału zwiększenia produkcji SAF po przystępnych kosztach, przy jednoczesnym zagwarantowaniu ich zrównoważoności. Niniejsze rozporządzenie wyłącza niektóre rodzaje surowców, chyba że taki surowiec jest ujęty w załączniku IX do dyrektywy (UE) 2018/2001 i spełnia wszystkie mające zastosowanie warunki, jeśli takie warunki są określone w tym załączniku. Wykaz surowców kwalifikowalnych na mocy niniejszego rozporządzenia nie powinien zatem być statyczny, lecz powinien zmieniać się z biegiem czasu, aby uwzględnić nowe zrównoważone surowce zgodnie z tą dyrektywą. Zmiany w wykazie surowców w załączniku IX do tej dyrektywy, spełniające odpowiednie warunki tego załącznika, powinny być bezpośrednio odzwierciedlone w wykazie paliw kwalifikowalnych na mocy niniejszego rozporządzenia do celów produkcji SAF.

- (23) Ze względów związanych ze zrównoważonością biopaliwa lotnicze produkowane z roślin spożywczych i pastewnych, w tym biopaliwa o wysokim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, nie powinny być kwalifikowalne. W szczególności pośrednia zmiana użytkowania gruntów ma miejsce, gdy uprawa roślin z przeznaczeniem na produkcję biopaliw wypiera tradycyjną produkcję roślin przeznaczonych do celów spożywczych lub paszowych. Taki dodatkowy popyt zwiększa presję na użytkowanie gruntów i może skutkować rozszerzeniem gruntów rolnych na tereny zasobne w węgiel pierwiastkowy, takie jak lasy, tereny podmokłe i torfowiska, co spowoduje dodatkowe emisje gazów cieplarnianych i utratę różnorodności biologicznej. Badania wykazały, że skala tych skutków zależy od szeregu różnych czynników, w tym rodzaju surowców wykorzystywanych do produkcji paliwa, poziomu dodatkowego popytu na surowce wynikającego ze stosowania biopaliw oraz stopnia ochrony terenów zasobnych w węgiel pierwiastkowy na całym świecie. Najwyższe ryzyko pośredniej zmiany użytkowania gruntów stwierdzono w odniesieniu do biopaliw, paliw produkowanych z surowców, w przypadku których obserwuje się znaczne rozszerzenie terenów produkcji na tereny zasobne w węgiel pierwiastkowy. W związku z tym nie należy promować paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych. Takie podejście jest zgodne z polityką Unii, a w szczególności z dyrektywą (UE) 2018/2001, w której ograniczono wykorzystanie takich biopaliw w transporcie drogowym i kolejowym oraz ustanowiono stosowny pułap w tym zakresie, biorąc pod uwagę mniejsze korzyści dla środowiska wynikające ze stosowania tych biopaliw, ich słabsze wyniki pod względem potencjału zmniejszania emisji gazów cieplarnianych, a także bardziej ogólne zastrzeżenia co do ich zrównoważoności. Oprócz emisji gazów cieplarnianych związanej z pośrednią zmianą użytkowania gruntów, która może częściowo lub w całości zniweczyć ograniczenia emisji gazów cieplarnianych poszczególnych biopaliw, pośrednia zmiana użytkowania gruntów stwarza również ryzyko dla różnorodności biologicznej.

Ryzyko to jest szczególnie poważne w połączeniu z potencjalnie dużym zwiększeniem produkcji uwarunkowanym znacznym wzrostem popytu. Popyt na biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych w sektorze transportu lotniczego jest obecnie nieznaczny, ponieważ ponad 99 % stosowanych obecnie paliw lotniczych pochodzi z surowców kopalnych. W związku z tym należy unikać generowania potencjalnie dużego popytu na biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych poprzez promowanie w niniejszym rozporządzeniu ich wykorzystywania. Wyłączenie biopaliw produkowanych z roślin z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pozwala także zminimalizować ewentualne ryzyko spowolnienia dekarbonizacji transportu drogowego, które to spowolnienie mogłoby w przeciwnym razie wynikać z przejścia biopaliw produkowanych z roślin z sektora drogowego do sektora lotnictwa. Zminimalizowanie takiego przejścia jest ważne, ponieważ transport drogowy pozostaje obecnie sektorem transportu powodującym zdecydowanie największe zanieczyszczenia.

- (24) Dokładne i prawidłowe informacje na temat właściwości SAF mają zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania niniejszego rozporządzenia. Aby zwiększyć zaufanie konsumentów oraz zapewnić przejrzystość i identyfikowalność, dostawcy paliw lotniczych powinni być odpowiedzialni za przekazywanie prawidłowych informacji dotyczących właściwości dostarczanych SAF, ich właściwości dotyczących zrównoważoności oraz pochodzenia surowców wykorzystywanych do produkcji SAF. Informacje te należy zgłaszać do unijnej bazy danych ustanowionej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001. Dostawcy paliw lotniczych, którym udowodniono przekazywanie wprowadzających w błąd lub niedokładnych informacji na temat właściwości lub pochodzenia dostarczanych SAF, powinni podlegać karze. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby dostawcy paliw lotniczych terminowo wprowadzali dokładne informacje do unijnej bazy danych oraz aby informacje te były weryfikowane i poddawane audytowi. W celu zwalczania ewentualnych nadużyć finansowych, w tym w odniesieniu do surowców potrzebnych do produkcji SAF importowanych spoza Unii, konieczne jest, aby państwa członkowskie, we współpracy z właściwymi organami Unii, wzmocniły mechanizm kontroli dostaw, w tym poprzez przeprowadzanie audytów na miejscu, zgodnie z odpowiednimi przepisami Unii. W związku z tym Komisja określa przepisy wykonawcze w sprawie certyfikacji zrównoważonego rozwoju zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001 w celu dalszego zharmonizowania i wzmocnienia przepisów dotyczących wiarygodności, przejrzystości i niezależności audytu, a także współpracy właściwych organów państw członkowskich w zakresie nadzoru nad audytem.

- (25) Celem niniejszego rozporządzenia powinno być zapewnienie operatorom statków powietrznych możliwości konkutowania na równych warunkach pod względem dostępu do SAF. Aby uniknąć jakichkolwiek zakłóceń na unijnym rynku transportu lotniczego, wszystkim unijnym portom lotniczym powinny być dostarczane jednakowe udziały minimalne SAF. Choć uczestnicy rynku mogą dostarczać i wykorzystywać większe ilości SAF, niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić, aby obowiązkowe udziały minimalne SAF były identyczne we wszystkich unijnych portach lotniczych. Aby zapewnić jasność i pewność prawa i w ten sposób sprzyjać rozwojowi rynku i stosowaniu najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii w zakresie paliwa lotniczego wykazujących potencjał rozwojowy umożliwiający sprostanie przyszłym potrzebom, w niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć stopniowe zwiększanie udziałów minimalnych SAF, w tym w miarę upływu czasu syntetycznych paliw lotniczych. Z uwagi na znaczny potencjał w zakresie dekarbonizacji, jakim dysponują syntetyczne paliwa lotnicze, a także ze względu na obecne szacowane koszty ich produkcji niezbędne jest ustanowienie specjalnych udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych w ramach udziałów minimalnych SAF. W przypadku produkcji z wykorzystaniem energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i dwutlenku węgla wychwytywanego bezpośrednio z powietrza syntetyczne paliwa lotnicze mogą zapewniać nawet 100-procentowe ograniczenie emisji w porównaniu z konwencjonalnym paliwem lotniczym. Są one również znacznie korzystniejsze w porównaniu z innymi rodzajami SAF, jeśli chodzi o zasobooszczędność (w szczególności pod względem zapotrzebowania na wodę) procesu produkcji. Koszty produkcji syntetycznych paliw lotniczych są jednak obecnie od trzech do sześciu razy wyższe od ceny rynkowej konwencjonalnego paliwa lotniczego. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić specjalne udziały minimalne dla tej technologii.

- (26) Zapewniając spełnienie tych zharmonizowanych unijnych wymogów dotyczących dostaw SAF, państwa członkowskie mogłyby realizować wspierające polityki i inicjatywy mające na celu zwiększenie poziomu produkcji i upowszechnienia SAF, w tym syntetycznych paliw lotniczych. Takie polityki i inicjatywy powinny być przejrzyste, niedyskryminacyjne, proporcjonalne i ogólnie dostępne dla wszystkich przedsiębiorstw. Niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim wdrażania specjalnych środków wykraczających poza jego zakres stosowania, mających na celu ułatwienie wykorzystywania SAF lub dekarbonizację sektora transportu lotniczego.

- (27) Ponieważ brakuje wspólnych metodyki, kryteriów i wskaźników, odpowiednio certyfikowanych, zgłaszanych i monitorowanych, operatorzy statków powietrznych mogą zgłaszać poziomy emisji ze swoich lotów, których to poziomów nie da się między sobą porównywać. Pasażerowie muszą być w stanie zaufać informacjom operatorów statków powietrznych na temat zrównoważoności paliw lotniczych wykorzystywanych przez operatorów statków powietrznych oraz zrównoważoności ich lotów, aby dokonywać świadomych wyborów przy porównywaniu różnych opcji lotu, zarówno w przypadku lotów bezpośrednich, jak i niebezpośrednich, oferowanych przez operatorów statków powietrznych. Aby konsumenci mogli dokonywać świadomych wyborów, potrzebne są solidniejsze, bardziej wiarygodne, niezależne i zharmonizowane informacje na temat oddziaływania lotów na środowisko. W związku z tym konieczne jest określenie kryteriów i wskaźników stosowanych do informowania o poziomie emisji pochodzących z ich lotów w ramach dobrowolnego wspólnego oznakowania ekologicznego (zwanego dalej „oznakowaniem”). Powinna istnieć możliwość ich łatwej aktualizacji umożliwiającej nadążanie za zmianami technologicznymi oraz normami międzynarodowymi i europejskimi. Ponieważ niektóre dane niezbędne do obliczenia poziomu i jakości wykorzystywanych SAF oraz inne kryteria służące do pomiaru wyników lotu w zakresie zrównoważoności mogą być szczególnie chronionymi informacjami handlowymi, konieczne jest również, aby niezależny organ centralizował zgłoszenia od operatorów statków powietrznych, monitorował ich dane, poświadczał ich dokładność i wydawał oznakowanie na odpowiednim poziomie. Z uwagi na dynamiczny charakter danych dostarczanych przez operatorów statków powietrznych oznakowanie powinno podlegać okresowej kontroli i walidacji, np. pod koniec każdego sezonu IATA. W razie potrzeby dane te opierałyby się na szacunkach, takich jak średni współczynnik obciążenia dla danego lotu, trasy i sezonu. Z uwagi na to, że niniejsze rozporządzenie nakłada na Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”) obowiązki w zakresie monitorowania i sprawozdawczości, Agencja ta powinna być organem Unii odpowiedzialnym za wdrożenie oznakowania. Należy zatem określić warunki wydawania oznakowań służących do pomiaru efektywności środowiskowej lotnictwa oraz, w celu zapewnienia zgodności z tymi warunkami, zobowiązać Agencję do okresowego dokonywania ich przeglądu.

- (28) Wprowadzenie i zwiększenie wykorzystywania SAF w unijnych portach lotniczych może spowodować nasilenie praktykowania tankeringu w związku ze wzrostem kosztów paliwa lotniczego. Tankering jest praktyką niezrównoważoną i należy go unikać, gdyż osłabia wysiłki Unii na rzecz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Praktyka ta jest sprzeczna z celami dekarbonizacji lotnictwa, ponieważ większa masa statku powietrznego powoduje wyższe zużycie paliwa i zwiększa emisje w danym locie. Tankering zagraża również równym warunkom działania w Unii dla operatorów statków powietrznych i dla portów lotniczych. W niniejszym rozporządzeniu należy zatem nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg tankowania paliwa przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego. Ilość paliwa uzupełnionego przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego powinna odpowiadać ilości paliwa niezbędnej do wykonania lotów rozpoczynających się w tym porcie lotniczym. Dzięki temu wymogowi do unijnych i zagranicznych operatorów statków powietrznych w całej Unii zastosowane będą miały równe warunki, a jednocześnie zapewniony zostanie wysoki poziom ochrony środowiska. Ponieważ w rozporządzeniu nie określono udziałów maksymalnych SAF we wszystkich paliwach lotniczych, operatorzy statków powietrznych i dostawcy paliw lotniczych mogą realizować bardziej ambitne strategie w zakresie ochrony środowiska, w większym stopniu upowszechniając i dostarczając SAF w całej sieci operacji, unikając przy tym tankeringu. Niniejsze rozporządzenie powinno jednak również uwzględniać fakt, że niekiedy tankering jest stosowany na potrzeby przestrzegania przepisów dotyczących bezpieczeństwa paliwowego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012⁸ i w takich przypadkach jest uzasadniony względami bezpieczeństwa.

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

Może to obejmować na przykład przypadki niedoboru lub zanieczyszczenia paliwa w docelowym porcie lotniczym potwierdzone depeszą NOTAM. Ponadto tankering może być konsekwencją szczególnych trudności operacyjnych doświadczanych przez niektórych operatorów statków powietrznych w niektórych portach lotniczych, m.in. w wyniku niewspółmiernie dłuższego czasu postoju statków powietrznych lub zmniejszonej przepustowości portu lotniczego w godzinach szczytu. Komisja wraz z Agencją powinny zatem ściśle monitorować, oceniać i analizować zgłoszone przypadki tankeringu i ich przyczyny oraz, w stosownych przypadkach, przedstawiać wnioski ustawodawcze mające na celu zmianę niniejszego rozporządzenia. Pozostaje to bez uszczerbku dla uprawnień przyznanych Komisji i organom ochrony konkurencji państw członkowskich na mocy art. 101 i 102 TFUE w zakresie prowadzenia postępowań w sprawie antykonkurencyjnych zachowań podmiotów na rynku i karania za takie zachowania w celu ochrony właściwego funkcjonowania rynku SAF, w szczególności w przypadku, gdy informacje zawarte w unijnej bazie danych i inne dane przekazywane właściwym organom ujawniają, że stosowane są praktyki antykonkurencyjne.

- (29) Niniejsze rozporządzenie powinno jednak przewidywać możliwość zwolnienia przez ograniczony okres operatorów statków powietrznych z obowiązku tankowania paliwa przed odlotem na określonych trasach rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, w przypadku gdy operatorzy ci mogą wykazać, że występują poważne i powtarzające się trudności operacyjne związane z tankowaniem paliwa przez statki powietrzne w danym unijnym porcie lotniczym, uniemożliwiające im wykonywanie dwóch odcinków lotu (turnaround flights) w rozsądnym czasie, co mogłoby wpłynąć na połączenia zwłaszcza z regionami peryferyjnymi, lub że występują strukturalne trudności w dostawach paliwa skutkujące znacznie wyższymi cenami paliw w porównaniu ze średnimi cenami podobnych rodzajów paliw stosowanymi w innych unijnych portach lotniczych. Znacznie wyższe ceny w danym unijnym porcie lotniczym nie powinny wynikać przede wszystkim z większego wykorzystania SAF w tym unijnym porcie lotniczym.
- (30) Szersze upowszechnianie SAF, które zazwyczaj charakteryzują się niższą zawartością związków aromatycznych i siarki, przyczyni się do ograniczenia oddziaływania na klimat niezwiązane z CO₂. Dalsze obniżenie zawartości związków aromatycznych i siarki w paliwie lotniczym mogłoby przyczynić się do zmniejszenia występowania smug kondensacyjnych typu cirrus, poprawy jakości powietrza w portach lotniczych i wokół nich, a także poprawy jakości paliwa z korzyścią dla linii lotniczych, zarówno dzięki wysokiej gęstości energetycznej, jak i niższym kosztom utrzymania wynikającym z niższych poziomów sadzy. Należy również uwzględnić współzależności między emisjami CO₂ i emisjami innymi niż CO₂. Jednak zmniejszanie zawartości związków aromatycznych w paliwach lotniczych powinno następować zgodnie z międzynarodowymi zasadami bezpieczeństwa paliwowego i z zachowaniem równych warunków działania na poziomie międzynarodowym. Dlatego dostawcy paliw lotniczych powinni zgłaszać Agencji i odpowiednim właściwym organom informacje na temat zawartości związków aromatycznych, naftalenów i siarki w dostarczanych paliwach lotniczych. Zgłaszając takie informacje, dostawcy paliw lotniczych mogą opierać się na odpowiednich certyfikatach dotyczących jakości paliwa wydawanych do celów przestrzegania wymogów międzynarodowych norm jakości paliwa, które to certyfikaty dostarczane są przez producentów paliwa i podmioty zajmujące się mieszaniem paliw.

- (31) Konwencjonalne paliwa lotnicze nie tylko przyczyniają się do zmiany klimatu, lecz także mają negatywny wpływ na jakość powietrza. Szersze upowszechnienie SAF może odegrać rolę w poprawie jakości powietrza.
- (32) Ważne jest zapewnienie, aby organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi objęte niniejszym rozporządzeniem podejmowały niezbędne działania w celu ułatwiania dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających SAF, po to by nie istniały przeszkody w upowszechnianiu SAF. W razie potrzeby właściwe organy państwa członkowskiego, w którym zlokalizowany jest unijny port lotniczy, powinny mieć możliwość nałożenia na organ zarządzający tym unijnym portem lotniczym wymogu dostarczenia niezbędnych informacji na temat przestrzegania niniejszego rozporządzenia w celu sprawnej dystrybucji SAF i tankowania SAF przez operatorów statków powietrznych. Zadaniem właściwych organów powinno być umożliwienie działania wspólnego punktu kontaktowego dla organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi i operatorów statków powietrznych w przypadku konieczności uzyskania wyjaśnień technicznych dotyczących dostępności infrastruktury paliw lotniczych. Gdy statki powietrzne o napędzie elektrycznym lub wodorowym zaczną być gotowe do wykorzystania i dostępne na rynku, konieczne będzie w stosownych przypadkach, aby organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, dostawcy paliw lotniczych i podmioty zajmujące się obsługą paliw objęci niniejszym rozporządzeniem podjęli wszelkie niezbędne działania w celu współpracy i ułatwienia dostępu do odpowiedniej infrastruktury tankowania statków powietrznych wodorem i ładowania ich energią elektryczną, zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych.

- (33) Wiele unijnych portów lotniczych jest zaopatrywanych w paliwa lotnicze głównie za pośrednictwem rurociągów z rafinerii lub z obiektów, w których miesza się SAF. Istotne jest zatem, by strony odpowiedzialne za takie rurociągi współpracowały i podejmowały wszelkie niezbędne działania w celu umożliwienia dostawcom paliw lotniczych stałego i nieprzerwanego dostępu do infrastruktury paliwowej cywilnego lotnictwa transportowego na potrzeby dostaw zarówno konwencjonalnych paliw lotniczych, jak i paliw lotniczych zawierających udziały SAF.
- (34) Należy też nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg przedkładania właściwemu organowi lub właściwym organom i Agencji rocznych sprawozdań na temat zakupów SAF oraz ich specyfikacji. Należy przekazywać informacje na temat właściwości i pochodzenia surowców, procesu konwersji i emisji w całym cyklu życia w odniesieniu do każdego zakupu i każdego rodzaju SAF.
- (35) Należy też nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg przedkładania rocznych sprawozdań na temat rzeczywistej ilości paliwa lotniczego uzupełnianego przez nich w poszczególnych unijnych portach lotniczych, w tym na temat przestrzegania przez nich mających zastosowanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa paliwowego, do celów udowodnienia, że nie stosowano nieuzasadnionego tankeringu. Sprawozdania powinny być weryfikowane przez niezależnych audytorów i przekazywane właściwemu organowi lub właściwym organom i Agencji do celów monitorowania i oceny zgodności. Niezależni audytorzy za pomocą narzędzia zatwierdzonego przez Komisję powinni ustalać, czy operatorzy statków powietrznych prawidłowo zgłosili ilość paliwa lotniczego potrzebnego rocznie.

- (36) Bez uszczerbku dla danych rejestrowanych przez dostawców paliw lotniczych zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/996⁹ należy nałożyć na dostawców paliw lotniczych wymóg zgłaszania co roku do unijnej bazy danych, o której mowa w tej dyrektywie, informacji na temat ich dostaw paliwa lotniczego, w tym SAF i ich specyfikacji. Należy przekazywać informacje na temat właściwości i pochodzenia surowców, procesów konwersji i emisji w całym cyklu życia w odniesieniu do dostarczanych SAF. Informacje na temat właściwości SAF obejmują rodzaj produktu i wykorzystanych surowców oraz inne właściwości dotyczące zrównoważoności wymagane do wykazania zgodności SAF z kryteriami zrównoważonego rozwoju na podstawie dyrektywy (UE) 2018/2001.
- (37) Państwa członkowskie powinny wyznaczyć właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania niniejszego rozporządzenia przez operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i dostawców paliw lotniczych. W niniejszym rozporządzeniu należy określić zasady, zgodnie z którymi właściwym organom będą przypisywani operatorzy statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i dostawcy paliw lotniczych. Agencja powinna wysyłać właściwym organom zagregowane dane dotyczące operatorów statków powietrznych i dostawców paliw lotniczych, dla których organy te są właściwe. W miarę możliwości poziom agregacji powinien umożliwić właściwym organom porównanie tych zagregowanych danych z innymi źródłami danych.

⁹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/996 z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie zasad weryfikacji kryteriów zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz kryteriów niskiego ryzyka spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów (Dz.U. L 168 z 27.6.2022, s. 1).

- (38) Agencja powinna publikować co roku sprawozdanie techniczne i przekazywać je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Jest to niezbędne w celu zapewnienia transparentności wykonania niniejszego rozporządzenia, zakupów i dostaw SAF w Unii i w odpowiednich państwach trzecich oraz sytuacji na rynku, w tym zapewnienia informacji na temat zmian różnic cen między SAF a paliwami kopalnymi oraz na temat składu paliw lotniczych.
- (39) Bez dodatkowych procedur nie jest możliwe dokładne ustalenie, czy operatorzy statków powietrznych w danych unijnych portach lotniczych rzeczywiście uzupełnili swoje zbiorniki paliwem z uwzględnieniem udziałów SAF. W związku z tym operatorzy statków powietrznych powinni mieć możliwość zgłaszania swojego wykorzystania SAF na podstawie dowodów zakupów. Operatorzy statków powietrznych powinni być uprawnieni do otrzymywania od dostawców paliw lotniczych informacji niezbędnych do zgłaszania zakupów SAF. Stosowanie systemu bilansu masy, o którym mowa w dyrektywie (UE) 2018/2001, ma służyć zapewnieniu identyfikowalności paliw lotniczych, a dostawcy paliw lotniczych mogą, stosując taki system bilansu masy, wykazać, że przestrzegają niniejszego rozporządzenia, także w przypadku gdy taki system jest wspólny dla co najmniej dwóch państw członkowskich.

- (40) Wprowadzenie w Unii obowiązku upowszechniania SAF mogłoby postawić w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej unijne linie lotnicze, które obsługują bezpośrednie loty długodystansowe z unijnego portu lotniczego, w porównaniu z konkurentami tych linii obsługującymi połączenia za pośrednictwem węzła lotniczego nieobjętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, który nie posiada równoważnych strategii w zakresie SAF. Aby dalej promować w Unii upowszechnianie SAF, których ceny, jak się szacuje, będą w przewidywalnej przyszłości znacznie odbiegały od cen konwencjonalnych paliw lotniczych, operatorzy statków powietrznych powinni móc zwrócić się o uprawnienia za uzupełnianie SAF zgodnie z EU ETS.
- (41) Aby promować upowszechnianie SAF, których ceny, jak się szacuje, będą znacznie odbiegały od cen konwencjonalnych paliw lotniczych, niezbędne jest, aby operatorzy statków powietrznych mieli możliwość zgłaszania wykorzystywania SAF w ramach systemów dotyczących gazów cieplarnianych, takich jak EU ETS lub mechanizm CORSIA, według własnego uznania, bez podwójnego liczenia redukcji emisji. Operatorzy statków powietrznych nie powinni ubiegać się o korzyści wynikające z wykorzystania danej partii SAF w ramach więcej niż jednego systemu dotyczącego gazów cieplarnianych. Należy żądać od dostawców paliw lotniczych przedstawiania operatorom statków powietrznych nieodpłatnie wszelkich informacji dotyczących właściwości SAF sprzedanych danemu operatorowi statku powietrznego oraz informacji istotnych dla operatorów statków powietrznych do celów sprawozdawczych w ramach niniejszego rozporządzenia lub w ramach systemów dotyczących gazów cieplarnianych.

- (42) Aby zapewnić równe warunki działania na wewnętrznym rynku lotniczym i wypełnianie ambitnych unijnych celów klimatycznych, w niniejszym rozporządzeniu należy wprowadzić skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary dla dostawców paliw lotniczych i operatorów statków powietrznych w przypadku nieprzestrzegania przepisów. Wysokość kar musi być proporcjonalna do szkód w środowisku i do szkody wyrządzonej w zakresie równych warunków działania na rynku wewnętrznym spowodowanych nieprzestrzeganiem przepisów. Przy nakładaniu kar pieniężnych i innych kar organy powinny uwzględniać zmiany cen paliwa lotniczego i SAF w danym roku sprawozdawczym; mogą one również uwzględnić stopień, w jakim nie przestrzegano przepisów, na przykład w przypadku powtarzających się naruszeń.
- (43) Przejście z paliw kopalnych na SAF będzie odgrywać istotną rolę w dekarbonizacji. Jednak z uwagi na to, że obecnie unijny rynek SAF nie jest dostatecznie rozwinięty oraz że występuje wysoki poziom konkurencji między operatorami statków powietrznych oraz istotna różnica cenowa między konwencjonalnymi paliwami lotniczymi a SAF, przejście to należy wspierać za pomocą zachęt odzwierciedlających korzyści środowiskowe SAF i zwiększających ich konkurencyjność z perspektywy operatorów statków powietrznych. Do osiągnięcia tego celu ma się przyczynić wykorzystywanie dochodów uzyskiwanych z kar pieniężnych lub wykorzystywanie równowartości finansowej tych dochodów do celów wspierania projektów w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF, produkcji SAF lub mechanizmów umożliwiających zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi.

- (44) Uzupełnieniem kar pieniężnych nakładanych na dostawców paliw lotniczych, którzy nie osiągają udziałów minimalnych określonych w niniejszym rozporządzeniu, powinno być nałożenie na tych dostawców obowiązku, aby w kolejnym okresie sprawozdawczym dostarczyli na rynek takie ilości SAF, w tym syntetycznych paliw lotniczych, które będą odpowiadać brakom w zakresie udziałów minimalnych określonych w art. 4 i załączniku I. Niemniej dostawcy paliw lotniczych powinni mieć elastyczność w wypełnianiu obowiązków dotyczących dostaw syntetycznych paliw lotniczych i związanego z nimi obowiązku dotyczącego braków w okresie przejściowym między 2030 r. a 2034 r., gdy obowiązek ten wejdzie w życie po raz pierwszy; elastyczność ta powinna ułatwić proces przejścia i osiągnięcie celów.

- (45) Niezbędne jest zapewnienie, aby udziały minimalne SAF mogły być z powodzeniem dostarczane na rynek lotniczy bez niedoborów zaopatrzeniowych. W tym celu należy opracować i stosować mechanizm elastyczności, aby dać przemysłowi SAF 10 lat przygotowawczych na odpowiedni rozwój zdolności w zakresie produkcji i dostaw oraz umożliwić dostawcom paliw lotniczych wypełnianie ich obowiązków w sposób najbardziej opłacalny, bez ograniczania ogólnych ambicji środowiskowych określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także aby umożliwić organom zarządzającym unijnymi portami lotniczymi, dostawcom paliw lotniczych i operatorom statków powietrznych dokonanie niezbędnych inwestycji technologicznych i logistycznych. Dostawy SAF powinny rozpocząć się w 2025 r., z uwzględnieniem elastyczności przewidzianej w mechanizmie elastyczności. Podczas stosowania mechanizmu elastyczności dostawcy paliw lotniczych mogą dostarczać paliwo lotnicze zawierające wyższe udziały SAF w niektórych portach lotniczych, aby zrekompensować paliwa lotnicze o niższym udziale SAF w innych portach lotniczych lub ograniczoną dostępność konwencjonalnego paliwa lotniczego w innych portach lotniczych. Podobnie w celu zapewnienia pewności prawa i przewidywalności na rynku, a także aby zachęcić do trwałych inwestycji na rzecz zdolności w zakresie produkcji SAF, niniejsze rozporządzenie powinno być stabilne w obliczu upływu czasu.

- (46) Pomyślne przejście na SAF wymaga kompleksowego podejścia i odpowiedniego sprzyjającego otoczenia, które pobudza innowacje i obejmuje zarówno publiczne, jak i prywatne inwestycje w badania naukowe i rozwój, wsparcie przenoszenia pracowników oraz zmiany i podnoszenia ich kwalifikacji, a także środki technologiczne i operacyjne oraz stosowanie SAF i technologii bezemisyjnych, w tym niezbędnej infrastruktury tankowania i ładowania w unijnych portach lotniczych, z uwzględnieniem zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim”. W tym celu dochody uzyskane z kar pieniężnych na mocy niniejszego rozporządzenia należy przeznaczyć na projekty dotyczące SAF. Dalszemu wspieraniu podaży i upowszechniania SAF w Europie służy ponadto utworzenie europejskiego sojuszu przemysłowego poprzez dobrowolną współpracę zainteresowanych stron w łańcuchu wartości.
- (47) Badania naukowe i innowacje odgrywają istotną rolę w rozwoju SAF i syntetycznych paliw lotniczych oraz budowaniu zdolności w zakresie produkcji. W nadchodzących latach rozwój i produkcja SAF powinny znacznie się nasilić. Ważne jest zatem kontynuowanie tych wysiłków i ułatwienie inwestycji w SAF. Inwestycje w projekty dotyczące zdolności w zakresie SAF stanowią szansę zarówno dla środowiska, jak i przemysłu, i wywołują efekt mnożnikowy pod względem tworzenia miejsc pracy i innowacji.

- (48) Aby zwiększyć efektywność środowiskową działań Unii i ułatwić dostawcom paliw lotniczych wypełnianie ich obowiązków w zakresie dostaw SAF i uzupełnianie SAF przez operatorów statków powietrznych w sposób opłacalny, a tym samym wzmocnić konkurencyjność unijnego sektora lotnictwa, Komisja powinna, po konsultacji ze wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, ocenić, czy należy podjąć dalsze działania w celu ułatwienia dystrybucji i wykorzystywania SAF na unijnym rynku transportu lotniczego w sposób opłacalny poprzez oddzielenie zakupu SAF od ich fizycznej dostawy i wykorzystania. Można tego dokonać między innymi poprzez ocenę wykonalności ustanowienia systemu zbywalnych certyfikatów dostaw i zakupu SAF, obejmującego elementy systemu „book and claim”, przy jednoczesnym zagwarantowaniu równych warunków działania i wysokiego poziomu integralności środowiskowej, zapewnieniu spójności z innymi przepisami prawa Unii, w tym dyrektywami 2003/87/WE i 2009/28/WE, a także minimalizowaniu ryzyka nadużyć finansowych, nieprawidłowości lub podwójnego liczenia redukcji emisji. W swojej analizie Komisja powinna wziąć pod uwagę wszystkie istotne globalne tendencje i inicjatywy, a także potencjalny wpływ, jaki system taki mógłby mieć na funkcjonowanie rynku, w tym pod względem wszelkich wahań rynkowych, zmian cen lub zachowań handlowych uczestników rynku.

- (49) Niniejsze rozporządzenie powinno zawierać przepisy dotyczące okresowych sprawozdań dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat zmian na rynku lotniczym i rynku paliw, na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia i na temat wpływu tego wykonywania na unijny rynek transportu lotniczego, na konektywność wysp i terytoriów oddalonych oraz na konkurencyjność unijnych przewoźników lotniczych i węzłów lotniczych względem ich konkurentów w państwach sąsiadujących, na temat skuteczności kluczowych elementów niniejszego rozporządzenia, takich jak udziały minimalne SAF, poziom kar pieniężnych lub zmiany strategii w zakresie upowszechniania SAF na poziomie międzynarodowym. Takie elementy są kluczowe dla uzyskania jasnego obrazu sytuacji na rynku SAF i powinny być brane pod uwagę przy rozważaniu przeglądu niniejszego rozporządzenia. Sprawozdania Komisji powinny również odnosić się do interakcji niniejszego rozporządzenia z innymi odpowiednimi aktami ustawodawczymi i określać przepisy, które mogą zostać zaktualizowane i uproszczone, a także działania i środki, które zostały lub mogłyby zostać podjęte w celu zmniejszenia całkowitej presji kosztowej na sektor transportu lotniczego. W sprawozdaniach tych Komisja powinna, w stosownych przypadkach, rozważyć warianty zmian, w tym mechanizmy wspierania produkcji i uzupełniania SAF, a także mechanizmy umożliwiające zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi w celu ograniczenia negatywnego wpływu niniejszego rozporządzenia na konektywność w transporcie lotniczym i na konkurencję oraz w celu ograniczenia ucieczki emisji.

- (50) Ustanowiony w niniejszym rozporządzeniu wymóg zapewnienia, aby minimalne udziały SAF były udostępniane w każdym unijnym porcie lotniczym, może zachęcać operatorów statków powietrznych obsługujących loty łączone rozpoczynające się w unijnych portach lotniczych, a których miejsce docelowe jest poza Unią, do tranzytu przez węzły lotnicze poza UE, które nie podlegają temu wymogowi, a nie przez węzły lotnicze w UE. Może to prowadzić do zakłóceń konkurencji ze szkodą dla unijnych portów lotniczych i operatorów korzystających z tych portów lotniczych oraz do ucieczki emisji. Jeżeli na poziomie ICAO lub w ramach kompleksowych wielostronnych lub dwustronnych umów o transporcie lotniczym między Unią lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi nie ma obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania SAF podczas lotów międzynarodowych mającego podobny poziom ambicji w porównaniu z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i celami porozumienia paryskiego¹⁰, przyjętego na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, lub nie ma mechanizmów opracowanych na poziomie międzynarodowym umożliwiających zapobieganie ryzyku ucieczki emisji i zakłóceniom konkurencji, Komisja powinna w szczególności rozważyć opracowanie ukierunkowanych mechanizmów mających na celu zapobieganie takim skutkom.

¹⁰ Dz.U. L 282 z 19.10. 2016, s. 4.

- (51) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do zwolnień z obowiązku tankowania paliwa przed odlotem, które mogą zostać przyznane operatorom statków powietrznych, oraz w odniesieniu do ustanowienia szczegółowych przepisów i norm technicznych dotyczących funkcjonowania systemu oznakowania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹¹.
- (52) Przejście na SAF będzie miało również efekt uboczny w postaci zmniejszenia zależności od importu paliw kopalnych z państw trzecich, co zwiększy bezpieczeństwo energetyczne Unii. Aktualna międzynarodowa sytuacja polityczna tylko uwypukla konieczność poczynienia takiego kroku.
- (53) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie utrzymanie równych warunków działania na unijnym rynku transportu lotniczego przy jednoczesnym zwiększeniu wykorzystywania SAF, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na transgraniczny charakter lotnictwa, natomiast ze względu na cechy rynku i efekty działania możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się zharmonizowane przepisy dotyczące upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (zwanym dalej „SAF”).

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do operatorów statków powietrznych, do unijnych portów lotniczych i odpowiednich organów zarządzających tymi unijnymi portami lotniczymi oraz do dostawców paliw lotniczych.

Bez uszczerbku dla ust. 3 niniejsze rozporządzenie stosuje się wyłącznie do lotów w ramach komercyjnego transportu lotniczego.

2. Państwo członkowskie może zdecydować, po konsultacji z organem zarządzającym portem lotniczym, że port lotniczy nieobjęty art. 3 pkt 1, zlokalizowany na terytorium tego państwa członkowskiego, należy traktować jako unijny port lotniczy do celów niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że w momencie podjęcia decyzji przez państwo członkowskie zostały spełnione wymogi określone w art. 6 ust. 1.

Organ zarządzający portem lotniczym nieobjętym art. 3 pkt 1, zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, może wystąpić z wnioskiem o traktowanie tego portu lotniczego jako unijnego portu lotniczego do celów niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że w momencie występowania z takim wnioskiem port ten spełnia wymogi określone w art. 6 ust. 1. Ten organ zarządzający portem lotniczym powiadamia o tym wniosku państwo członkowskie, którego organ lub organy są odpowiedzialne za dany port lotniczy zgodnie z art. 11 ust. 6. Powiadomieniu temu towarzyszy potwierdzenie, że dany port lotniczy spełnia wymogi określone w art. 6 ust. 1.

Zainteresowane państwo członkowskie powiadamia o decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, Komisję i Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”) co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego, od którego ta decyzja będzie mieć zastosowanie. Decyzji państwa członkowskiego towarzyszy uzasadniona opinia wskazująca, że decyzja opiera się na proporcjonalnych i niedyskryminacyjnych kryteriach względem portów lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych.

3. Osoba wykonująca loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego, która nie jest objęta art. 3 pkt 3, może zdecydować, że należy ją traktować jako operatora statku powietrznego do celów niniejszego rozporządzenia. Osoba wykonująca loty inne niż loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 4 może zdecydować, że należy ją traktować jako operatora statku powietrznego do celów niniejszego rozporządzenia. Osoba objęta art. 3 pkt 3 może zdecydować, że jej loty w ramach niekomercyjnego transportu lotniczego również mają być objęte niniejszym rozporządzeniem. Każda taka osoba powiadamia o swojej decyzji państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy są odpowiedzialne za tego operatora statku powietrznego zgodnie z art. 11 ust. 5. To państwo członkowskie powiadamia o tej decyzji Komisję i Agencję co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego, od którego ta decyzja będzie mieć zastosowanie.
4. Na podstawie informacji otrzymanych zgodnie z ust. 2 i 3 Komisja przedstawia zaktualizowany i skonsolidowany wykaz odpowiednich unijnych portów lotniczych i operatorów statków powietrznych. Wykaz taki musi być łatwo dostępny.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „unijny port lotniczy” oznacza „port lotniczy” zdefiniowany w art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE¹², w którym w poprzednim okresie sprawozdawczym ruch pasażerski przekroczył 800 000 pasażerów lub w którym ruch towarowy przekroczył 100 000 ton, i który nie znajduje się w żadnym z regionów najbardziej oddalonych wymienionych w art. 349 TFUE;
- 2) „organ zarządzający unijnym portem lotniczym” oznacza w odniesieniu do unijnego portu lotniczego „zarządzającego portem lotniczym” zdefiniowanego w art. 2 pkt 2 dyrektywy 2009/12/WE, lub, w przypadku gdy dane państwo członkowskie zastrzegło zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą na potrzeby systemów dystrybucji paliwa dla innego organu zgodnie z art. 8 ust. 1 dyrektywy Rady 96/67/WE¹³ – ten inny organ;
- 3) „operator statku powietrznego” oznacza osobę, która w poprzednim okresie sprawozdawczym wykonała w ramach komercyjnego transportu lotniczego co najmniej 500 lotów pasażerskich lub 52 loty wyłącznie cargo rozpoczynające się w unijnych portach lotniczych lub – jeżeli takiej osoby nie można wskazać – właściciela danego statku powietrznego;

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

¹³ Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

- 4) „lot w ramach komercyjnego transportu lotniczego” oznacza lot wykonywany na potrzeby transportu pasażerów, cargo lub poczty za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, w tym lot w ramach lotnictwa korporacyjnego w celach komercyjnych;
- 5) „trasa” oznacza podróż odbywaną lotem, z uwzględnieniem miejsca odlotu i miejsca docelowego tego lotu;
- 6) „paliwo lotnicze” oznacza paliwo typu „drop-in” wytworzone do bezpośredniego wykorzystania przez statki powietrzne;
- 7) „zrównoważone paliwa lotnicze” („SAF”) oznaczają paliwa lotnicze będące:
 - a) syntetycznymi paliwami lotniczymi;
 - b) biopaliwami lotniczymi; lub
 - c) pochodzącymi z recyklingu węglowymi paliwami lotniczymi;
- 8) „biopaliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące:
 - a) „zaawansowanymi biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001;
 - b) „biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001, produkowanymi z surowców wymienionych w części B załącznika IX do tej dyrektywy; lub

- c) „biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001, z wyjątkiem biopaliw produkowanych z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40 tej dyrektywy, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji w całym cyklu życia ustanowione w art. 29 tej dyrektywy i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy;
- 9) „pochodzące z recyklingu węglowe paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące „pochodzącymi z recyklingu paliwami węglowymi” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 35 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w art. 29a ust. 2 tej dyrektywy, i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy;
- 10) „partia” oznacza ilość SAF, którą można zidentyfikować za pomocą numeru i którą można prześledzić;
- 11) „emisje w całym cyklu życia” oznaczają wyrażone w ekwiwalencie dwutlenku węgla emisje pochodzące z SAF, z uwzględnieniem ekwiwalentu dwutlenku węgla emisji pochodzących z produkcji, transportu i dystrybucji energii i wykorzystania jej na pokładzie, w tym podczas spalania, obliczone zgodnie z metodykami przyjętymi zgodnie z art. 28 ust. 5 lub art. 31 ust. 5 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa Unii;
- 12) „syntetyczne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące „paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w art. 29a ust. 1 tej dyrektywy, i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy;

- 13) „syntetyczne niskoemisyjne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze pochodzenia niebiologicznego, których wartość energetyczna pochodzi z wodoru niskoemisyjnego ze źródeł niekopalnych i które spełniają próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia wynoszący 70 %, a metodyki oceny takiego ograniczenia emisji w całym cyklu życia są zgodne z odpowiednimi przepisami prawa Unii;
- 14) „konwencjonalne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze produkowane z nieodnawialnych źródeł kopalnych paliw węglowodorowych;
- 15) „wodór niskoemisyjny dla lotnictwa” oznacza wodór przeznaczony do wykorzystywania w statkach powietrznych, którego wartość energetyczna pochodzi z nieodnawialnych źródeł niekopalnych i który spełnia próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia wynoszący 70 %, a metodyki oceny takiego ograniczenia emisji w całym cyklu życia są zgodne z odpowiednimi przepisami prawa Unii;
- 16) „wodór odnawialny dla lotnictwa” oznacza wodór przeznaczony do wykorzystywania w statkach powietrznych, który kwalifikuje się jako „paliwo odnawialne pochodzenia niebiologicznego” zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001 i który spełnia próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w art. 29a ust. 1 tej dyrektywy, oraz jest certyfikowany zgodnie z art. 30 tej dyrektywy;
- 17) „wodór dla lotnictwa” oznacza wodór odnawialny dla lotnictwa lub wodór niskoemisyjny dla lotnictwa;
- 18) „niskoemisyjne paliwa lotnicze” oznaczają syntetyczne niskoemisyjne paliwa lotnicze lub wodór niskoemisyjny dla lotnictwa;

- 19) „dostawca paliwa lotniczego” oznacza „dostawcę paliwa” zdefiniowanego w art. 2 akapit drugi pkt 38 dyrektywy (UE) 2018/2001, dostarczającego paliwo lotnicze lub wodór dla lotnictwa w unijnym porcie lotniczym;
- 20) „podmiot zajmujący się obsługą paliwa” oznacza dostawcę usług obsługi naziemnej, który organizuje i prowadzi operacje tankowania i odtankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa, na rzecz operatorów statków powietrznych w unijnych portach lotniczych, o których to usługach mowa w załączniku do dyrektywy 96/67/WE;
- 21) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową dostawcy paliwa lotniczego w państwie członkowskim, gdzie sprawowana jest główna kontrola finansowa i operacyjna dostawcy paliwa lotniczego;
- 22) „rok sprawozdawczy” oznacza okres jednego roku, w którym należy przedstawiać sprawozdania, o których mowa w art. 8 i 10, zaczynający się w dniu 1 stycznia i kończący się w dniu 31 grudnia;
- 23) „okres sprawozdawczy” oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok sprawozdawczy;
- 24) „ilość paliwa lotniczego potrzebnego rocznie” oznacza ilość paliwa lotniczego, określoną jako „paliwo na przelot” i „paliwo na kołowanie” w załączniku IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012¹⁴, która to ilość jest niezbędna do wykonania wszystkich lotów objętych niniejszym rozporządzeniem wykonanych w okresie sprawozdawczym przez operatora statku powietrznego, rozpoczynających się w danym unijnym porcie lotniczym;

¹⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

- 25) „roczna niezatankowana ilość” oznacza różnicę między ilością paliwa lotniczego potrzebnego rocznie a rzeczywistą ilością paliwa uzupełnionego przez operatora statku powietrznego w okresie sprawozdawczym przed lotami objętymi niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynającymi się w danym unijnym porcie lotniczym;
- 26) „łączna roczna niezatankowana ilość” oznacza sumę rocznych niezatankowanych ilości przypadających na danego operatora statku powietrznego we wszystkich unijnych portach lotniczych w okresie sprawozdawczym;
- 27) „system dotyczący gazów cieplarnianych” oznacza system przyznawania korzyści operatorom statków powietrznych za wykorzystywanie SAF.

Artykuł 4

Udziały SAF dostępne w unijnych portach lotniczych

1. Z zastrzeżeniem art. 15 dostawcy paliw lotniczych zapewniają udziały minimalne SAF, w tym udziały minimalne syntetycznego paliwa lotniczego, w całym paliwie lotniczym udostępnianym operatorom statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym, zgodnie z wartościami i datami rozpoczęcia stosowania określonymi w załączniku I. Bez uszczerbku dla tych udziałów minimalnych dostawcy paliw lotniczych zapewniają również co najmniej średnie udziały syntetycznego paliwa lotniczego w całym paliwie lotniczym udostępnianym operatorom statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. oraz od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., zgodnie z wartościami określonymi w załączniku I.

Obowiązek ten uznaje się również za wypełniony, jeżeli minimalne udziały, o których mowa w akapicie pierwszym, są osiągnięte przy wykorzystaniu:

- a) wodoru odnawialnego dla lotnictwa;
- b) niskoemisyjnych paliw lotniczych.

2. Do celów obliczenia udziałów minimalnych w załączniku I, w przypadku gdy w unijnym porcie lotniczym operatorom statków powietrznych udostępniany jest wodór dla lotnictwa:

- a) wartości dotyczące wartości energetycznej wszystkich odpowiednich paliw to wartości, o których mowa w art. 27 ust. 2 lit. f) i g) dyrektywy (UE) 2018/2001 i w załączniku III do tej dyrektywy lub w odpowiednich międzynarodowych normach lotniczych w odniesieniu do paliw nieuwzględnionych w tym załączniku; oraz
- b) wartość energetyczną dostarczonego wodoru dla lotnictwa uwzględnia się zarówno w liczniku, jak i w mianowniku.

3. W przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego korzysta z możliwości określonej w ust. 1 akapit drugi lub w przypadku gdy operator statku powietrznego uzupełnia paliwa, o których mowa w tym akapicie, odniesienia do SAF w art. 3 pkt 10, 11 i 27, art. 8, 9 i 10, art. 12 ust. 6 i 7, art. 13 ust. 1 lit. a), b) i g), art. 14, art. 15 ust. 1 i w załączniku II rozumie się jako odniesienia również do niskoemisyjnych paliw lotniczych i do wodoru odnawialnego dla lotnictwa.

4. W każdym okresie sprawozdawczym udział biopaliw lotniczych innych niż zaawansowane biopaliwa zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001 i innych niż biopaliwa produkowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do tej dyrektywy, dostarczanych do każdego z unijnych portów lotniczych przez każdego z dostawców paliw lotniczych, nie może być większy niż 3 % dostarczonego paliwa lotniczego, tak by było to zgodne z udziałami minimalnymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.
5. SAF produkowane z następujących surowców nie są uwzględniane przy obliczaniu udziałów minimalnych SAF określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia: z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40 dyrektywy (UE) 2018/2001, roślin międzyplonowych, destylatu kwasów tłuszczowych oleju palmowego oraz z materiałów palmowych i sojowych, a także z sopstoku i jego pochodnych.

Wyłączenie to nie ma jednak zastosowania do żadnego surowca, który jest wymieniony w załączniku IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, na warunkach określonych w tym załączniku.
6. Dostawcy paliw lotniczych mogą wykazać, że wypełniają obowiązek określony w ust. 1 niniejszego artykułu, stosując system bilansu masy, o którym mowa w art. 30 dyrektywy (UE) 2018/2001.

7. Bez uszczerbku dla stosowania art. 12 ust. 4 i 5, w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy udziałów minimalnych określonych w załączniku I w odniesieniu do danego okresu sprawozdawczego, uzupełnia on co najmniej ten brak w kolejnym okresie sprawozdawczym. Na zasadzie wyjątku, w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy średnich udziałów syntetycznego paliwa lotniczego w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r., uzupełnia on co najmniej ten brak przed końcem okresu od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., a w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy średnich udziałów syntetycznego paliwa lotniczego w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., uzupełnia on co najmniej ten brak w kolejnym okresie sprawozdawczym.

Artykuł 5

Obowiązek operatorów statków powietrznych dotyczący tankowania paliwa

1. Roczna ilość uzupełnianego paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym przez danego operatora statku powietrznego musi wynosić co najmniej 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie.

2. Operator statku powietrznego może nie osiągnąć progu określonego w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli jest to konieczne ze względu na zapewnienie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego. W takich przypadkach dany operator statku powietrznego przedstawia właściwemu organowi lub właściwym organom, o których mowa w art. 11 ust. 6, oraz Agencji należyte uzasadnienie nieosiągnięcia tego progu, w tym wskazuje trasy, których to dotyczy. Informacje te zamieszcza się w sprawozdaniu określonym w art. 8. Odpowiednie ilości paliwa zgłasza się oddzielnie zgodnie z art. 8.
3. Na zasadzie wyjątku operator statku powietrznego może, w należycie uzasadnionych przypadkach, wystąpić do właściwego organu lub właściwych organów, o których mowa w art. 11 ust. 6, z wnioskiem o tymczasowe zwolnienie z obowiązku określonego w ust. 1 niniejszego artykułu w odniesieniu do lotów na określonej istniejącej lub nowej trasie o długości poniżej 850 kilometrów, a w przypadku tras do portów lotniczych zlokalizowanych na wyspach bez połączeń kolejowych lub drogowych, rozpoczynających się w unijnym porcie lotniczym - o długości poniżej 1200 kilometrów. Odległości te mierzy się metodą trasy po ortodromie.

Wniosek taki składa się co najmniej trzy miesiące przed planowaną datą rozpoczęcia stosowania zwolnienia oraz odpowiednio i szczegółowo się go uzasadnia. Takie zwolnienie powinno być ograniczone do następujących sytuacji:

- a) poważne i powtarzające się trudności operacyjne związane z tankowaniem statków powietrznych w danym unijnym porcie lotniczym, uniemożliwiające operatorom statków powietrznych wykonywanie obsługi tych statków powietrznych między rejsami w rozsądnym czasie; lub

b) strukturalne trudności w dostawach paliwa lotniczego, które wynikają z uwarunkowań geograficznych danego unijnego portu lotniczego, skutkujące znacznie wyższymi cenami paliw lotniczych w porównaniu ze stosowanymi w innych unijnych portach lotniczych średnimi cenami podobnych rodzajów paliw lotniczych, w szczególności ze względu na konkretne ograniczenia w zakresie transportu paliwa lub ograniczoną dostępność paliw w tym unijnym porcie lotniczym, oraz stawiające danego operatora statków powietrznych w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej względem warunków rynkowych panujących w innych unijnych portach lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych.

4. Właściwy organ lub właściwe organy rozpatrują ten wniosek. W świetle przedstawionego uzasadnienia mogą zwrócić się o dodatkowe informacje.
5. Właściwy organ lub właściwe organy podejmują decyzję w sprawie takiego wniosku bez zbędnej zwłoki i nie później niż miesiąc przed datą rozpoczęcia stosowania planowanego zwolnienia. Zwrócenie się przez właściwy organ lub właściwe organy o dodatkowe informacje zgodnie z ust. 4 wstrzymuje bieg terminu do podjęcia decyzji przez właściwy organ lub właściwe organy do czasu dostarczenia przez operatora statku powietrznego kompletnych informacji.

Przyznane zwolnienie jest ważne przez ograniczony okres nieprzekraczający jednego roku, po upływie którego podlega ona przeglądowi na wniosek operatora statku powietrznego.

6. Właściwy organ lub właściwe organy podejmują decyzję o uwzględnieniu lub odrzuceniu każdego pierwszego wniosku o zwolnienie złożonego zgodnie z ust. 3. Brak podjęcia takiej decyzji w terminie określonym w ust. 5 nie jest uznawany za decyzję zatwierdzającą zwolnienie, którego dotyczy wniosek. Brak podjęcia decyzji w sprawie wniosku o przedłużenie istniejącego zwolnienia, pod warunkiem że taki wniosek jest poparty szczegółowym i odpowiednim uzasadnieniem, najpóźniej miesiąc przed datą planowanego przedłużenia uznaje się za decyzję zatwierdzającą dalsze stosowanie zwolnienia, którego dotyczy wniosek.
7. Operator statku powietrznego ma prawo odwołać się od decyzji właściwego organu lub właściwych organów, która odrzuca wniosek o zwolnienie.
8. Właściwy organ lub właściwe organy przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych i odrzuconych wniosków o zwolnienia, podając uzasadnienie swojej decyzji i ocenę, na której się ona opiera. Komisja publikuje wykaz zatwierdzonych wniosków o zwolnienia i aktualizuje go co najmniej raz w roku.

9. W następstwie pisemnej skargi państwa członkowskiego, operatora statku powietrznego, organu zarządzającego danym unijnym portem lotniczym lub dostawcy paliwa lotniczego, bądź z własnej inicjatywy, Komisja, po dokonaniu – w świetle kryteriów określonych w ust. 3 niniejszego artykułu – oceny uzasadnienia zwolnienia przyznanego zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu, może przyjmować akty wykonawcze, w których zwraca się do właściwego organu lub właściwych organów o przyjęcie decyzji uchylającej dane zwolnienie od początku następnego regularnego okresu w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93¹⁵. Jeżeli ten regularny okres rozpoczyna się mniej niż dwa miesiące po opublikowaniu decyzji, stosowanie decyzji uchylającej zwolnienie rozpoczyna się od początku następnego regularnego okresu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 16 ust. 2.
10. Aby móc przyjmować akty wykonawcze, o których mowa w ust. 9, Komisja może zwrócić się do państw członkowskich i operatorów statków powietrznych o wszelkie niezbędne informacje. Państwa członkowskie i operatorzy statków powietrznych dostarczają takie informacje bez zbędnej zwłoki. Państwa członkowskie ułatwiają dostarczanie informacji przez operatorów statków powietrznych.
11. Do dnia 1 września 2024 r. Komisja przyjmie wytyczne dotyczące stosowania zwolnień, o których mowa w niniejszym artykule. W wytycznych tych określi elementy, które operator statku powietrznego jest zobowiązany dostarczyć w celu uzasadnienia tych zwolnień.

¹⁵ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

Artykuł 6

Obowiązki organu zarządzającego unijnym portem lotniczym dotyczące ułatwiania dostępu do SAF

1. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi podejmują wszelkie niezbędne działania w celu ułatwiania dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
2. W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych zgłaszają właściwemu organowi lub właściwym organom trudności w dostępie w danym unijnym porcie lotniczym do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, właściwy organ lub właściwe organy zwracają się do organu zarządzającego tym unijnym portem lotniczym z wnioskiem o dostarczenie informacji niezbędnych do udowodnienia przestrzegania przepisów ust. 1. Organ zarządzający danym unijnym portem lotniczym dostarcza te informacje właściwemu organowi bez zbędnej zwłoki.
3. Właściwy organ lub właściwe organy oceniają wszystkie informacje otrzymane zgodnie z ust. 2. W przypadku gdy właściwy organ lub właściwe organy stwierdzą, że organ zarządzający unijnym portem lotniczym wypełnia swoje obowiązki wynikające z ust. 1, informuje o tym Komisję i Agencję. W przypadku nieprzestrzegania przepisów właściwy organ lub właściwe organy występują do organu zarządzającego unijnym portem lotniczym o stwierdzenie braku odpowiedniego dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF i podjęcie wszelkich niezbędnych działań w celu zaradzenia temu brakowi bez zbędnej zwłoki, a w każdym razie nie później niż trzy lata po otrzymaniu wniosku właściwego organu zgodnie z ust. 2.

4. Do celów ust. 2 i 3, w stosownych przypadkach, dostawcy paliw lotniczych, podmioty zajmujące się obsługą paliw, operatorzy statków powietrznych i wszelkie inne strony, których dotyczą zgłoszone trudności, dostarczają organowi zarządzającemu unijnym portem lotniczym, na żądanie i bez zbędnej zwłoki, wszelkie niezbędne informacje oraz współpracują z organem zarządzającym unijnym portem lotniczym przy stwierdzaniu zgłoszonych trudności i podejmowaniu niezbędnych działań w celu zaradzenia im.
5. Właściwy organ lub właściwe organy przekazują Agencji bez zbędnej zwłoki wszystkie istotne informacje dostarczone na mocy ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, aby umożliwić Agencji sporządzenie sprawozdania technicznego, o którym mowa w art. 13.

Artykuł 7

Promowanie dostaw wodoru i energii elektrycznej w unijnych portach lotniczych

1. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, dostawcy paliw lotniczych i podmioty zajmujące się obsługą paliw współpracują, w stosownych przypadkach, ze swoimi państwami członkowskimi w celu przygotowania krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych objętych zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804¹⁶.

¹⁶ Rozporządzenie 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.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1).

2. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, dostawcy paliw lotniczych i podmioty zajmujące się obsługą paliw, w stosownych przypadkach, zgodnie z krajowymi ramami polityki, o których mowa w ust. 1, po przyjęciu takich ram, współpracują i podejmują wysiłki, by ułatwiać dostęp operatorów statków powietrznych do wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych głównie do napędu statków powietrznych oraz by zapewnić infrastrukturę i usługi niezbędne do dostarczania, magazynowania i uzupełniania takiego wodoru lub energii elektrycznej w celu tankowania lub ładowania statków powietrznych, w stosownych przypadkach zgodnie z krajowymi ramami polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.
3. Do dnia 31 marca 2025 r., a następnie co dwa lata, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi składają właściwym organom i Agencji sprawozdania na temat postępów w realizacji istniejących projektów dotyczących ich odpowiednich unijnych portów lotniczych i realizujących którąkolwiek z inicjatyw, o których mowa w ust. 2. Sprawozdania te zawierają informacje, które są publicznie dostępne lub które można podać do wiadomości publicznej, w tym, w stosownych przypadkach, prognozy dotyczące wielkości i rodzaju produkcji i dostaw wodoru i energii elektrycznej dla operatorów statków powietrznych w unijnym porcie lotniczym, a także plany rozmieszczenia infrastruktury i usług ładowania i tankowania, w przypadku gdy takie plany zostały przyjęte.

Artykuł 8

Obowiązki sprawozdawcze operatorów statków powietrznych

1. Do dnia 31 marca każdego roku sprawozdawczego, a po raz pierwszy w roku 2025, operatorzy statków powietrznych przekazują właściwym organom i Agencji następujące informacje w odniesieniu do danego okresu sprawozdawczego:
 - a) łączną ilość paliwa lotniczego, wyrażoną w tonach, uzupełnionego w każdym unijnym porcie lotniczym;
 - b) ilość paliwa lotniczego potrzebnego rocznie, wyrażoną w tonach, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;
 - c) roczną niezatankowaną ilość w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze, którą zgłasza się jako 0 (zero), jeżeli roczna niezatankowana ilość jest ujemna lub nie przekracza 10 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie;
 - d) roczną zatankowaną ilość, wyrażoną w tonach, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze, wynikającą z przestrzegania mających zastosowanie przepisów bezpieczeństwa paliwowego na podstawie art. 5 ust. 2;
 - e) łączną ilość SAF, wyrażoną w tonach, zakupionych od dostawców paliw lotniczych na potrzeby wykonywania lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych;

- f) w przypadku każdego zakupu SAF – nazwę dostawcy paliwa lotniczego, zakupioną ilość wyrażoną w tonach, proces konwersji, właściwości i pochodzenie surowców wykorzystywanych do produkcji oraz emisje SAF w całym cyklu życia, a w przypadku gdy jeden zakup obejmuje różne rodzaje SAF o różnych właściwościach, z podaniem tych informacji dla każdego rodzaju SAF;
 - g) łączną liczbę wykonanych lotów objętych niniejszym rozporządzeniem rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, wyrażoną liczbą lotów i godzinami lotu.
- 2. Sprawozdanie przedstawia się zgodnie z wzorami zawartymi w załączniku II.
 - 3. Sprawozdanie jest weryfikowane przez niezależnych audytorów zgodnie z wymogami określonymi w art. 14 i 15 dyrektywy 2003/87/WE oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy.

Artykuł 9

Zgłaszanie wykorzystania SAF przez operatorów statków powietrznych

1. Operatorzy statków powietrznych nie mogą ubiegać się o korzyści wynikające z wykorzystania tej samej partii SAF w ramach więcej niż jednego systemu dotyczącego gazów cieplarnianych. Współczynnik emisji do celów wykorzystywania SAF w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) ustanowiono w załączniku IV do dyrektywy 2003/87/WE lub w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie art. 14 tej dyrektywy. Do celów przydziału uprawnień w ramach EU ETS stosuje się dyrektywę 2003/87/WE. Do celów przydziału uprawnień zarezerwowanych na uzupełnienie SAF w ramach EU ETS stosuje się art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE.

Wraz ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 8, operatorzy statków powietrznych przedstawiają Agencji:

- a) oświadczenie co do systemów dotyczących gazów cieplarnianych, w których to systemach uczestniczą i mogą zgłaszać SAF;
- b) oświadczenie, że nie zgłosili oni tych samych partii SAF w ramach więcej niż jednego systemu dotyczącego gazów cieplarnianych; oraz
- c) informacje na temat uczestnictwa w unijnych, krajowych lub regionalnych systemach wsparcia finansowego, które umożliwiają operatorom statków powietrznych uzyskanie rekompensaty kosztów zakupionych SAF, oraz informacje na temat tego, czy ta sama partia SAF otrzymała wsparcie w ramach więcej niż jednego systemu wsparcia finansowego.

2. Do celów zgłaszania wykorzystania SAF na podstawie art. 8 niniejszego rozporządzenia lub w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych dostawcy paliw lotniczych dostarczają operatorom statków powietrznych nieodpłatnie stosowne dokładne informacje dotyczące danego okresu sprawozdawczego, jak najszybciej a w każdym razie nie później niż w dniu 14 lutego każdego roku sprawozdawczego.
3. Operator statku powietrznego może zwrócić się do dostawcy paliwa lotniczego z wnioskiem o dostarczenie mu informacji, o których mowa w ust. 2, w związku z innymi obowiązkami sprawozdawczymi, w tym obowiązkami wynikającymi z prawa krajowego. Dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje nieodpłatnie. Jeżeli wniosek dotyczy informacji za okres, który już się zakończył w chwili złożenia wniosku, dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje w terminie 90 dni od daty złożenia wniosku. Jeżeli wniosek dotyczy informacji za okres sprawozdawczy, który nie zakończył się jeszcze w momencie złożenia wniosku, operator statku powietrznego dokłada starań, aby złożyć wniosek co najmniej 45 dni przed końcem tego okresu. Dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje w terminie 45 dni od zakończenia tego okresu.

Artykuł 10

Obowiązki sprawozdawcze dostawców paliw lotniczych

Do dnia 14 lutego każdego roku sprawozdawczego, a po raz pierwszy w roku 2025, dostawcy paliw lotniczych zgłaszają w unijnej bazie danych, o której mowa w art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001, następujące informacje dotyczące danego okresu sprawozdawczego:

- a) ilość paliwa lotniczego, wyrażoną w tonach, dostarczonego w każdym unijnym porcie lotniczym;
- b) ilość SAF, wyrażoną w tonach, dostarczonych w każdym unijnym porcie lotniczym i w odniesieniu do każdego rodzaju SAF, jak wyszczególniono w lit. c);
- c) proces konwersji, właściwości i pochodzenie surowca wykorzystywanego do produkcji oraz emisje w całym cyklu życia każdego rodzaju SAF dostarczanego w unijnych portach lotniczych;
- d) zawartość związków aromatycznych i naftalenów wyrażoną jako procent objętości oraz zawartość siarki wyrażoną jako procent masy w danej partii dostarczonego paliwa lotniczego, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze i na poziomie Unii, ze wskazaniem całkowitej objętości i masy każdej partii oraz metody badania zastosowanej do pomiaru zawartości każdej substancji w danej partii;
- e) wartość energetyczną paliwa lotniczego i SAF, dostarczanych do każdego unijnego portu lotniczego w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa.

Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne ramy prawne i administracyjne na poziomie krajowym w celu zapewnienia, aby informacje wprowadzane przez dostawców paliw lotniczych do tej unijnej bazy danych były dokładne oraz aby były weryfikowane i poddane audytowi zgodnie z art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001.

Agencja i właściwe organy mają dostęp do tej unijnej bazy danych. Agencja wykorzystuje zawarte w tej bazie informacje po ich zweryfikowaniu na poziomie danego państwa członkowskiego zgodnie z art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001.

Artykuł 11

Właściwy organ

1. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz za nakładanie kar pieniężnych na operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i dostawców paliw lotniczych. Państwa członkowskie informują Komisję i Agencję o tym, jaki właściwy organ lub właściwe organy zostały przez nie wyznaczone.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich właściwe organy wykonywały swoje zadania w zakresie nadzoru i egzekwowania stosowania niniejszego rozporządzenia w sposób bezstronny i przejrzysty oraz niezależny od operatorów statków powietrznych, dostawców paliw lotniczych i organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi. Państwa członkowskie zapewniają również, aby ich właściwe organy posiadały niezbędne zasoby i zdolności do skutecznego i terminowego wykonywania zadań powierzonych im na mocy niniejszego rozporządzenia.

3. Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich współpracują i wymieniają wszelkie istotne informacje w celu zapewnienia skutecznego wykonania i przestrzegania niniejszego rozporządzenia.
4. Agencja przesyła właściwym organom zagregowane dane dotyczące operatorów statków powietrznych, unijnych portów lotniczych i ich odpowiednich organów zarządzających oraz dostawców paliw lotniczych, dla których organy te są właściwe zgodnie z ust. 5, 6 i 7.
5. Odpowiedzialne państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy, wyznaczone zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, są odpowiedzialne za danego operatora statków powietrznych, określa się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 748/2009¹⁷. W przypadku operatorów statków powietrznych nieprzypisanych do państwa członkowskiego w tym rozporządzeniu odpowiedzialne państwo członkowskie określa się zgodnie z zasadami ustanowionymi w art. 18a dyrektywy 2003/87/WE. Komisja może wspierać państwa członkowskie w procesie przypisywania. W tym celu Komisja może zwrócić się o pomoc do Eurocontrołu i może zawrzeć w tym celu odpowiednie porozumienia z Eurocontrolem.
6. Odpowiedzialne państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy wyznaczone zgodnie z ust. 1 są odpowiedzialne za dany organ zarządzający unijnym portem lotniczym, określa się na podstawie odpowiedniej jurysdykcji terytorialnej tego unijnego portu lotniczego.

¹⁷ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 748/2009 z dnia 5 sierpnia 2009 r. w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku i do dyrektywy 2003/87/WE poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r. ze wskazaniem administrującego państwa członkowskiego dla każdego operatora statków powietrznych (Dz.U. L 219 z 22.8.2009, s. 1).

7. Odpowiedzialnym państwem członkowskim, którego właściwy organ lub właściwe organy wyznaczone zgodnie z ust. 1 są odpowiedzialne za danego dostawcę paliwa lotniczego, jest państwo członkowskie, w którym dostawca paliwa lotniczego ma główne miejsce prowadzenia działalności.
8. W przypadku dostawców paliw lotniczych, którzy nie mają głównego miejsca prowadzenia działalności w państwie członkowskim, odpowiedzialnym państwem członkowskim jest to państwo, w którym dostawca paliwa lotniczego dostarczył najwięcej paliwa lotniczego w 2023 r. lub w pierwszym roku dostarczania paliwa lotniczego na rynku Unii, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

Taki dostawca paliwa lotniczego może zwrócić się do właściwego organu z uzasadnionym wnioskiem o przypisanie go do innego państwa członkowskiego, w przypadku gdy w tym państwie członkowskim dostarczył największą liczbę udziałów swojego paliwa lotniczego w ciągu dwóch lat poprzedzających złożenie wniosku. Decyzję o ponownym przypisaniu podejmuje się w terminie sześciu miesięcy od złożenia wniosku przez dostawcę paliwa lotniczego, za zgodą właściwych organów państwa członkowskiego ponownego przypisania, i przekazuje się ją bez zbędnej zwłoki Agencji i Komisji. Decyzję tę stosuje się od początku okresu sprawozdawczego następującego po dniu jej przyjęcia.

Artykuł 12
Egzekwowanie

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wykonywania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające i uwzględniać w szczególności charakter, czas trwania, powtarzanie się i wagę naruszenia. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach do dnia 31 grudnia 2024 r., a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statku powietrznego niewypełniający obowiązków określonych w art. 5 podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszająca i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę przez łączną roczną niezatankowaną ilość. Operatora statku powietrznego można zwolnić z kary pieniężnej, jeżeli udowodni, że nie wypełnił obowiązków określonych w art. 5 w wyniku wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności, które były poza jego kontrolą i których skutków nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych działań.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy organ zarządzający unijnym portem lotniczym, który nie podejmuje niezbędnych działań w celu zaradzenia brakowi odpowiedniego dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF zgodnie z art. 6 ust. 3, podlegał karze pieniężnej.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie wypełnia obowiązków określonych w art. 4 dotyczących udziałów minimalnych SAF, podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszająca i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną SAF za tonę przez ilość paliwa lotniczego niespełniającego wymogu udziałów minimalnych, o których mowa w art. 4 i załączniku I.
5. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie wypełnia obowiązków określonych w art. 4 dotyczących udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych oraz w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. – średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych, podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszająca i wynosić co najmniej dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia różnicy między roczną średnią ceną syntetycznego paliwa lotniczego a ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego za tonę przez ilość paliw lotniczych niespełniających wymogu udziałów minimalnych, o których mowa w art. 4 i załączniku I. Przy ustalaniu kary pieniężnej dotyczącej średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych państwa członkowskie uwzględniają wszelkie kary pieniężne dotyczące udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych, którym to karom podlega już dany dostawca paliwa lotniczego w odniesieniu do danego okresu, o którym mowa w niniejszym ustępie, w celu uniknięcia podwójnego karania.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, któremu udowodniono, że dostarczył wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje dotyczące właściwości lub pochodzenia SAF dostarczonych przez niego na podstawie art. 9 ust. 2 i art. 10, podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszająca i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną SAF za tonę przez ilość paliwa lotniczego, w odniesieniu do którego dostarczono wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje.
7. W decyzji o nałożeniu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 2, 4, 5 i 6 niniejszego artykułu, właściwy organ lub właściwe organy wyjaśniają metodykę zastosowaną do ustalania cen paliwa lotniczego, SAF i syntetycznego paliwa lotniczego na unijnym rynku paliwa lotniczego. Metodyka ta musi się opierać na weryfikowalnych i obiektywnych kryteriach, w tym kryteriach z najnowszego dostępnego sprawozdania technicznego, o którym mowa w art. 13.

8. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w danym okresie sprawozdawczym stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do wypełniania obowiązku określonego w art. 4 dotyczącego udziałów minimalnych SAF lub syntetycznych paliw lotniczych, w kolejnym okresie sprawozdawczym oprócz wypełnienia obowiązku za ten okres sprawozdawczy dostarczył na rynek ilość odpowiedniego paliwa równą tym brakom.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego następujące przepisy stosuje się do syntetycznych paliw lotniczych w okresach od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. oraz od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.:

- a) każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do wypełniania obowiązku określonego w art. 4 dotyczącego średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych, przed końcem okresu od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. oprócz wypełnienia obowiązku za ten okres dostarcza na rynek także ilość syntetycznego paliwa lotniczego równą tym brakom; oraz
- b) każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do wypełniania obowiązku określonego w art. 4 dotyczącego średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych, przed końcem następnego okresu sprawozdawczego oprócz wypełnienia obowiązku za ten okres dostarcza na rynek także ilość syntetycznego paliwa lotniczego równą tym brakom.

Wypełnienie obowiązków, o których mowa w akapitach pierwszym i drugim niniejszego ustępu, nie zwalnia dostawcy paliwa lotniczego z obowiązku zapłaty kar pieniężnych określonych w ust. 4 i 5.

9. Państwa członkowskie wprowadzają na poziomie krajowym niezbędne ramy prawne i administracyjne, aby zapewnić wypełnienie obowiązków i pobieranie kar pieniężnych.
10. Państwa członkowskie starają się zapewnić, aby dochody uzyskiwane z kar pieniężnych lub równowartość finansowa tych dochodów były wykorzystywane do celów wspierania projektów w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF, produkcji SAF lub mechanizmów umożliwiających zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi.

W przypadku gdy takie dochody są przydzielane do budżetu ogólnego państwa członkowskiego, uznaje się, że państwo członkowskie spełniło wymogi akapitu pierwszego, jeżeli wdraża strategię wsparcia finansowego w celu wspierania projektów w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF, produkcji SAF lub strategii wspierających mechanizmy umożliwiające zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi, o wartości co najmniej równej dochodom uzyskanym z kar pieniężnych.

Do dnia 25 września 2026 r., a następnie co pięć lat, państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej sprawozdanie na temat wykorzystania zagregowanych dochodów uzyskanych z kar pieniężnych oraz informacje na temat poziomu wydatków przydzielonych na projekty w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF, produkcji SAF lub strategii wspierających mechanizmy umożliwiające zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi.

Artykuł 13

Gromadzenie i publikowanie danych

1. Co roku Agencja publikuje sprawozdanie techniczne na podstawie sprawozdań, o których mowa w art. 7, 8 i 10, i przekazuje je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Sprawozdanie to zawiera co najmniej następujące informacje:
 - a) zagregowaną ilość SAF zakupionych przez operatorów statków powietrznych na poziomie Unii na potrzeby lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;
 - b) zagregowaną ilość SAF i syntetycznych paliw lotniczych, dostarczonych na poziomie Unii, w podziale na poszczególne państwa członkowskie i poszczególne unijne porty lotnicze. Sprawozdanie zawiera ilość i rodzaj surowców wykorzystywanych na poziomie Unii, w podziale na poszczególne państwa członkowskie i poszczególne unijne porty lotnicze, a także analizę zdolności dostawców paliw lotniczych do spełnienia wymogów dotyczących udziałów minimalnych określonych w załączniku I;

- c) w miarę możliwości ilość dostarczonych SAF w państwach trzecich, z którymi Unia lub Unia i jej państwa członkowskie zawarły umowę regulującą wykonywanie przewozów lotniczych, oraz w innych państwach trzecich, w których takie informacje są publicznie dostępne;
- d) stan rynku, w tym informacje o cenach, oraz tendencje w produkcji i wykorzystywaniu SAF w Unii i w poszczególnych państwach członkowskich oraz, w miarę możliwości, w państwach trzecich, z którymi Unia lub Unia i jej państwa członkowskie zawarły umowę regulującą wykonywanie przewozów lotniczych, oraz w innych państwach trzecich, w tym informacje na temat zmian różnic cen między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi;
- e) stopień wypełnienia przez organ zarządzający unijnym portem lotniczym obowiązków określonych w art. 6, w podziale na poszczególne porty lotnicze;
- f) stopień wypełnienia obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia przez każdego operatora statku powietrznego i dostawcę paliwa lotniczego w okresie sprawozdawczym;
- g) pochodzenie i właściwości każdego rodzaju SAF i właściwości wodoru dla lotnictwa dotyczące zrównoważoności, zakupionych przez operatorów statków powietrznych na potrzeby lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych;

- h) średnią łączną zawartość związków aromatycznych i naftalenów wyrażoną jako procent objętości oraz zawartość siarki wyrażoną jako procent masy w dostarczonym paliwie lotniczym, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze i na poziomie Unii;
 - i) postępy w realizacji projektów w unijnych portach lotniczych realizujących inicjatywy, o których mowa w art. 7 ust. 3.
2. Przy sporządzaniu tego sprawozdania Agencja może konsultować się z ekspertami z państw członkowskich.

Artykuł 14

System oznakowania ekologicznego

1. Ustanawia się dobrowolny system oznakowania ekologicznego umożliwiający pomiar efektywności środowiskowej lotów.
2. Oznakowania wydane na podstawie niniejszego artykułu mają zastosowanie do operatorów statków powietrznych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych. W przypadku gdy operator statku powietrznego występuje z wnioskiem o wydanie oznakowania na podstawie niniejszego artykułu, występuje o takie oznakowanie dla wszystkich swoich lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych.

Operatorzy statków powietrznych mogą wystąpić z wnioskiem o wydanie oznakowań na podstawie niniejszego artykułu również dla swoich lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, kończących się w unijnych portach lotniczych. W przypadku gdy operator statku powietrznego występuje z wnioskiem o wydanie oznakowania zgodnie z niniejszym akapitem, występuje o takie oznakowanie dla wszystkich swoich lotów kończących się w unijnych portach lotniczych.

3. Oznakowania wydane na podstawie niniejszego artykułu poświadczają poziom efektywności środowiskowej danego lotu na podstawie informacji, o których mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu. Poziom efektywności środowiskowej lotu określa się na podstawie średniej efektywności środowiskowej lotów wykonywanych przez danego operatora statku powietrznego na określonej trasie w poprzednim odpowiednim regularnym okresie w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia (EWG) nr 95/93.

Oznakowania wydawane na podstawie niniejszego artykułu zawierają następujące informacje:

- a) oczekiwany ślad węglowy w przeliczeniu na pasażera, wyrażony przy użyciu wskaźników, takich jak kilogramy CO₂ na pasażera, w okresie ważności oznakowania;
- b) oczekiwana niskoemisyjność w przeliczeniu na kilometr, wyrażona przy użyciu wskaźników, takich jak kilogramy CO₂ na pasażera na kilometr, w okresie ważności oznakowania.

4. Agencja określa oczekiwany ślad węglowy w przeliczeniu na pasażera oraz oczekiwaną niskoemisyjność w przeliczeniu na kilometr lotu na podstawie znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki oraz na podstawie informacji od operatorów statków powietrznych na temat wszystkich lub niektórych z następujących elementów:
- a) rodzaje statków powietrznych, średnia liczba pasażerów i ładunków, uzupełnione w razie potrzeby szacunkami dotyczącymi tych elementów, takimi jak średnie współczynniki obciążenia dla określonej trasy w danym okresie; oraz
 - b) wydajność paliwa wykorzystywanego w lotach wykonywanych przez operatora statku powietrznego określana na podstawie uzupełniania paliwa i przy użyciu wskaźników, takich jak łączna ilość uzupełnionych SAF, odsetek względem łącznego uzupełnionego paliwa, jakość i pochodzenie, skład i emisje w całym cyklu życia wynikające z wykorzystania paliwa obliczone dla danego lotu.
5. Oznakowania wydane na podstawie niniejszego artykułu są ważne przez ograniczony okres nieprzekraczający jednego roku, określony w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 11 lit. c). Wraz z oznakowaniem operator statku powietrznego wyraźnie prezentuje okres ważności oznakowania.
6. Na wniosek operatora statku powietrznego Agencja dla każdego lotu lub zestawu lotów wykonywanych na tych samych warunkach wydaje oznakowania na podstawie informacji, o których mowa w ust. 3, i na podstawie znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki oraz elementów, o których mowa w ust. 4.

Agencja może zażądać od operatora statku powietrznego dostarczenia dodatkowych informacji niezbędnych do wydania oznakowania.

W przypadku gdy operator statku powietrznego nie przedłoży wszystkich informacji niezbędnych Agencji do wydania wnioskowanego oznakowania, Agencja odrzuca wniosek.

Operator statku powietrznego może wnieść odwołanie od decyzji Agencji podjętych na podstawie niniejszego ustępu oraz ust. 7 niniejszego artykułu. Takie odwołanie wnosi się do komisji odwoławczej, o której mowa w art. 105 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139¹⁸ w terminie 10 dni od powiadomienia o decyzji. Stosuje się art. 106 i 107, art. 108 ust. 2 i 3 oraz art. 111, 112, 113 i 114 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Każda decyzja Agencji na podstawie niniejszego ustępu podejmowana jest bez zbędnej zwłoki.

7. Agencja dokonuje okresowego przeglądu zmian elementów, na podstawie których wydano oznakowanie dla każdego lotu lub zestawu lotów wykonywanych na tych samych warunkach. Jeżeli Agencja stwierdzi, że oznakowanie nie jest już odpowiednie, po umożliwieniu operatorowi przedstawienia swojego stanowiska, uchyla istniejące oznakowanie lub wydaje nowe oznakowanie. Agencja informuje operatora statku powietrznego o swojej decyzji.

Operator statku powietrznego niezwłocznie dostosowuje odpowiednio prezentację oznakowania.

¹⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

8. Operatorzy statków powietrznych, którym przyznano oznakowanie zgodnie z ust. 6, prezentują oznakowanie zawierające informacje, o których mowa w ust. 3 akapit drugi. Oznakowanie musi być łatwo dostępne i zrozumiałe. Oznakowanie jest prezentowane w sposób umożliwiający klientom łatwe porównanie efektywności środowiskowej lotów wykonywanych przez różnych operatorów statków powietrznych na tej samej trasie. W przypadku gdy operator statku powietrznego prezentuje oznakowanie w punkcie sprzedaży lub w jakimkolwiek innym punkcie kontaktu z klientami, czyni to w odniesieniu do wszystkich lotów objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
9. W celu sfinansowania kosztów usługi świadczonej przez Agencję wydanie oznakowania na wnioszek operatora statku powietrznego podlega opłacie. Dochody uzyskane z takich opłat stanowią inne dochody w rozumieniu art. 120 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i są traktowane jako dochody przeznaczone na określony cel i mają zostać przydzielone przez Agencję na pokrycie tych kosztów. Stosuje się art. 126 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Wysokość opłaty określa się zgodnie z art. 126 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
10. W ramach swoich zadań w dziedzinie ochrony środowiska określonych w art. 87 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja przyczynia się do szerzenia wiedzy na temat istnienia systemu oznakowania ustanowionego na mocy niniejszego artykułu.

11. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania przepisów określonych w niniejszym artykule Komisja przyjmuje, do dnia 1 stycznia 2025 r., akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:
- a) znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki, o której mowa w ust. 4, bazującej na najlepszych dostępnych danych naukowych, w szczególności danych dostarczonych przez Agencję, w tym metodyki dotyczącej stosowania szacunków, o których mowa w ust. 4 lit. a);
 - b) procedury, zgodnie z którą operatorzy statków powietrznych mają dostarczać Agencji odpowiednie informacje na potrzeby wydania oznakowania, oraz procedury wydawania tego oznakowania przez Agencję, w tym terminu, w którym Agencja ma podjąć decyzję zgodnie z ust. 6;
 - c) okresu ważności oznakowań wydanych na podstawie niniejszego artykułu, który to okres nie może przekraczać jednego roku;
 - d) warunków, na jakich Agencja ma przeprowadzić przegląd, o którym mowa w ust. 7;
 - e) procedury, o której mowa w ust. 7, zgodnie z którą Agencja może uchylić istniejące oznakowania lub wydać nowe oznakowanie;

- f) wzorów prezentacji oznakowań wydanych na podstawie niniejszego artykułu;
- g) zapewnienia łatwego dostępu do wszystkich wydanych oznakowań w formacie nadającym się do odczytu maszynowego;
- h) możliwości i warunków, na jakich operatorzy statków powietrznych mogą prezentować, bez stosowania oznakowania na podstawie niniejszego artykułu, wszelkie informacje dotyczące efektywności środowiskowej podobne do informacji, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 3.

12. Do dnia 1 lipca 2027 r. Komisja zidentyfikuje i oceni zmiany w funkcjonowaniu systemu oznakowania ustanowionego na mocy niniejszego artykułu, a także ewentualne ulepszenia lub dodatkowe środki w odniesieniu do takiego systemu, w szczególności w celu ustanowienia obowiązkowego systemu oznakowania ekologicznego, który będzie obejmował wszystkie aspekty efektywności środowiskowej lotów lub zestawu lotów oraz różne środki dekarbonizacji stosowane przez operatorów statków powietrznych, w pełnej zgodności z prawem Unii. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające główne ustalenia z oceny przeprowadzonej zgodnie z niniejszym ustępem. W stosownych przypadkach Komisja może dołączyć do tego sprawozdania wnioski ustawodawczy.

Artykuł 15
Mechanizmy elastyczności

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1, w okresie od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. w każdym okresie sprawozdawczym dostawca paliwa lotniczego może dostarczać udziały minimalne SAF określone w załączniku i jako średnią ważoną wszystkich paliw lotniczych dostarczonych przez niego w unijnych portach lotniczych w danym okresie sprawozdawczym.
2. Do dnia 1 lipca 2024 r. Komisja zidentyfikuje i oceni zmiany w produkcji i dostawach SAF na unijnym rynku paliwa lotniczego, a także oceni ewentualne ulepszenia lub dodatkowe środki w odniesieniu do istniejącego mechanizmu elastyczności SAF, o którym mowa w ust. 1, takie jak ustanowienie lub uznanie systemu zbywalności w odniesieniu do SAF w celu umożliwienia dostaw paliwa w Unii bez fizycznego podłączenia do miejsca zaopatrzenia, z myślą o dalszym ułatwianiu dostaw i upowszechniania SAF na potrzeby lotnictwa w okresie elastyczności.

Taki ewentualny system, obejmujący elementy systemu „book and claim”, mógłby umożliwić operatorom statków powietrznych lub dostawcom paliw zakup SAF w drodze uzgodnień umownych z dostawcami paliw lotniczych oraz rozliczanie wykorzystania SAF w unijnych portach lotniczych.

Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające główne ustalenia z oceny przeprowadzonej zgodnie z niniejszym ustępem, któremu towarzyszyć będzie, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy.

Artykuł 16
Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. RefuelEU Aviation, zwany dalej „komitetem”. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 17
Sprawozdania i przegląd

1. Do dnia 1 stycznia 2027 r., a następnie co cztery lata, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Sprawozdanie to zawiera szczegółową ocenę zmian rynku paliw lotniczych oraz wpływu tych zmian na funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego Unii, w tym na konkurencyjność i konektywność, w szczególności w przypadku wysp i terytoriów oddalonych, oraz na opłacalność ograniczenia emisji w całym cyklu życia. W sprawozdaniu ocenia się również potrzeby w zakresie inwestycji, zatrudnienia i szkoleń oraz badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF. Ponadto w sprawozdaniu przedstawia się informacje na temat postępów technologicznych w obszarze badań naukowych i innowacji w przemyśle lotniczym istotnych dla SAF, w tym dotyczących ograniczenia emisji innych niż emisje CO₂ lub technologii bezpośredniego wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza.
3. W sprawozdaniu ocenia się ewentualną potrzebę zmiany zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, definicji SAF, paliw kwalifikowalnych i udziałów minimalnych określonych w art. 4 i załączniku I oraz poziomu kar pieniężnych. W sprawozdaniu ocenia się ewentualne rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w celu objęcia nim innych źródeł energii i innych rodzajów paliw syntetycznych zdefiniowanych w dyrektywie (UE) 2018/2001, z należyтым uwzględnieniem zasady neutralności technologicznej. W sprawozdaniu ocenia się również zgodność z celem dekarbonizacji transportu lotniczego w przypadku inicjatyw, ulepszeń i dodatkowych środków mających na celu dalsze ułatwianie i promowanie zwiększonych dostaw i szerszego upowszechnienia paliw lotniczych innych niż paliwa typu „drop-in”, a także w przypadku powiązanych usług, infrastruktury i technologii, przy jednoczesnym zachowaniu równych warunków działania.

4. W sprawozdaniu rozważa się ewentualne uwzględnienie mechanizmów wspierających produkcję i uzupełnianie SAF, w tym gromadzenie i wykorzystywanie środków finansowych, oraz służących ograniczeniu negatywnego wpływu niniejszego rozporządzenia na konektywność i konkurencyjność. W sprawozdaniu rozważa się, czy takie mechanizmy powinny obejmować mechanizmy finansowe i inne mechanizmy służące zniwelowaniu różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi.
5. W sprawozdaniu ocenia się wpływ zwolnień przyznanych na podstawie art. 5 na funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego.

W miarę możliwości sprawozdanie zawiera informacje na temat zmian w zakresie polityki w odpowiednich państwach trzecich, w tym w kontekście ich wielostronnych i dwustronnych umów z Unią lub z Unią i jej państwami członkowskimi, a także na temat rozwoju ewentualnych ram polityki na poziomie ICAO w zakresie dostaw i uzupełniania SAF.

W sprawozdaniu ocenia się konkurencyjność unijnych przewoźników lotniczych i unijnych węzłów lotniczych względem ich konkurentów w odpowiednich państwach trzecich, a także ewentualne zmiany tras, w szczególności polegające na przesunięciu ruchu w kierunku węzłów lotniczych w państwach trzecich prowadzące do ucieczki emisji. W szczególności w przypadku braku na poziomie międzynarodowym obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania SAF podczas lotów międzynarodowych mającego podobny poziom ambicji w porównaniu z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu lub w przypadku braku opracowanych na poziomie międzynarodowym mechanizmów umożliwiających zapobieganie ryzyku ucieczki emisji i zakłóceń konkurencji w lotnictwie międzynarodowym, Komisja do dnia 31 grudnia 2026 r. w razie potrzeby rozważy ukierunkowane mechanizmy służące zapobieganiu takim skutkom, w tym, w stosownych przypadkach, objęcie lotnictwa międzynarodowego mechanizmem dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ ustanowionym na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956¹⁹, a także inne rodzaje środków uwzględniających fakt, że miejsce docelowe danego lotu jest zlokalizowane poza terytorium Unii.

6. Sprawozdanie zawiera szczegółowe informacje dotyczące egzekwowania niniejszego rozporządzenia. W sprawozdaniu rozważa się, czy konieczna jest zmiana niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, jakie zmiany należy rozważyć, zgodnie z ewentualnymi ramami polityki na poziomie ICAO w zakresie wykorzystania SAF.

W ramach pierwszego sprawozdania lub wcześniej w formie odrębnego sprawozdania przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie Komisja ocenia możliwe środki mające na celu optymalizację składu paliwa w paliwach lotniczych.

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956 z dnia 10 maja 2023 r. ustanawiające mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 52).

7. Przy sporządzaniu tego sprawozdania Komisja może, co najmniej 6 miesięcy przed przyjęciem, skonsultować się z państwami członkowskimi.

Artykuł 18

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.

Art. 4, 5, 6, 8 i 10 stosuje się jednak od dnia 1 stycznia 2025 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

Udziały SAF, o których mowa w art. 4

- a) Od dnia 1 stycznia 2025 r. – co roku udział minimalny SAF na poziomie 2 %;
- b) od dnia 1 stycznia 2030 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 6 %, z czego:
 - (i) w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. - średni udział syntetycznych paliw lotniczych w całym okresie na poziomie 1,2 %, z czego co roku udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 0,7 %;
 - (ii) w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. - średni udział syntetycznych paliw lotniczych w całym okresie na poziomie 2,0 %, z czego co roku udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 1,2 % w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2033 r. i na poziomie 2,0% w okresie od dnia 1 stycznia 2034 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.;
- c) od dnia 1 stycznia 2035 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 20 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 5 %;
- d) od dnia 1 stycznia 2040 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 34 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 10 %;

- e) od dnia 1 stycznia 2045 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 42 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 15 %;
 - f) od dnia 1 stycznia 2050 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 70 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 35 %.
-

ZAŁĄCZNIK II

Wzór na potrzeby sprawozdawczości operatorów statków powietrznych

Wzór na potrzeby sprawozdawczości operatorów statków powietrznych
w zakresie uzupełniania paliw lotniczych

Unijny port lotniczy	Kod ICAO unijnego portu lotniczego	Ilość paliwa lotniczego potrzebnego rocznie (w tonach)	Rzeczywista ilość uzupełnionego paliwa lotniczego (w tonach)	Roczna niezatankowana ilość (w tonach)	Łączna roczna niezatankowana ilość (w tonach)	Roczna ilość zatankowana w odniesieniu do przepisów dotyczących bezpieczeństwa paliwowego (w tonach)

Wzór na potrzeby sprawozdawczości operatorów statków powietrznych w zakresie zakupów SAF

Łączna liczba wykonanych lotów	Łączna liczba godzin lotu	Dostawca paliwa	Zakupiona ilość (w tonach)	Proces konwersji	Właściwości	Pochodzenie surowców	Emisje w całym cyklu życia