

Bruksela, 2 czerwca 2022 r.
(OR. fr, en)

9805/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0205(COD)

TRANS 348
AVIATION 107
ENV 532
ENER 244
IND 211
COMPET 434
ECO 49
RECH 329
CODEC 830
CLIMA 255
RELEX 726
IA 86

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	8859/22
Nr dok. Kom.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego – „ReFuelEU Aviation” – Podejście ogólne

Delegacje otrzymują w załączeniu, tytułem informacji, tekst, co do którego Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) (transport) wypracowała podejście ogólne w sprawie wyżej wymienionego wniosku na posiedzeniu w dniu 2 czerwca 2022 r.

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego

(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,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
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 unijnej gospodarki. Silnie stymuluje wzrost gospodarczy, zatrudnienie, handel i turystykę, a także konektywność i mobilność zarówno przedsiębiorstw, jak i obywateli, w szczególności w ramach unijnego wewnętrznego rynku lotniczego. Rozwój usług transportu lotniczego znacząco przyczynił się do poprawy konektywności w Unii oraz z państwami trzecimi, a także był ważnym motorem gospodarki Unii.

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (2) Od 2020 r. transport lotniczy jest jednym z sektorów najbardziej dotkniętych kryzysem związanym z COVID-19. Wraz z perspektywą zakończenia pandemii pojawiły się oczekiwania stopniowego przywracania ruchu lotniczego w nadchodzących latach i jego odbudowy do poziomów sprzed kryzysu. Jednocześnie emisje z tego sektora rosną od 1990 r., a wraz z pokonaniem pandemii ta tendencja wzrostowa może powrócić. W związku z tym konieczne jest przygotowanie się na przyszłość i wprowadzenie niezbędnych zmian, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku transportu lotniczego, co przyczyni się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych i przyniesie wysoki poziom konektywności, bezpieczeństwa i ochrony.
- (3) Funkcjonowanie unijnego sektora transportu lotniczego jest uwarunkowane jego wymiarem transgranicznym w Unii oraz wymiarem globalnym. Wewnętrzny rynek lotniczy to jeden z najbardziej zintegrowanych sektorów w Unii, regulowany jednolitymi przepisami dotyczącymi dostępu do rynku i warunków operacyjnych. Polityka zewnętrzna w dziedzinie transportu lotniczego jest regulowana przepisami ustanowionymi na szczeblu globalnym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), jak również kompleksowymi wielostronnymi lub dwustronnymi umowami między Unią lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi.
- (4) Na rynku transportu lotniczego panuje silna konkurencja między podmiotami gospodarczymi w całej Unii, którym niezbędne są równe warunki działania. Stabilność i dobrobyt rynku transportu lotniczego oraz jego uczestników 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 szansach. Występowanie zakłóceń na rynku wiąże się z ryzykiem osłabienia pozycji operatorów statków powietrznych i portów lotniczych względem wewnętrznych lub zewnętrznych konkurentów. Może on jednak spowodować utratę konkurencyjności sektora transportu lotniczego oraz utratę konektywności w transporcie lotniczym dla obywateli i przedsiębiorstw.

- (5) W szczególności istotne jest zapewnienie równych warunków działania na całym unijnym rynku transportu lotniczego w odniesieniu do paliwa lotniczego stanowiącego znaczną część kosztów operatorów statków powietrznych, a zarazem wspieranie obniżania emisyjności transportu lotniczego w drodze promowania zrównoważonych paliw lotniczych („SAF”). Różnice w cenie paliwa mogą oddziaływać na wyniki gospodarcze operatorów statków powietrznych oraz mieć negatywny wpływ na konkurencję na rynku. W przypadku gdy różnice w cenie paliwa lotniczego występują między poszczególnymi unijnymi portami lotniczymi lub między portami lotniczymi w UE i poza nią, może to zachęcać operatorów statków powietrznych do dostosowywania ich strategii tankowania paliwa z przyczyn ekonomicznych. Tankering zwiększa zużycie paliwa statku powietrznego i niepotrzebnie generuje emisje gazów cieplarnianych. W konsekwencji stosowanie tankeringu przez operatorów statków powietrznych podważa starania Unii na rzecz ochrony środowiska. Niektórzy operatorzy statków powietrznych mogą korzystać z atrakcyjnych cen paliwa lotniczego w swoich bazach macierzystych w celu zyskania przewagi konkurencyjnej wobec innych linii lotniczych obsługujących podobne trasy. Takie działanie może mieć niekorzystne skutki dla konkurencyjności sektora i szkodzić konektywności w transporcie lotniczym. W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić środki zapobiegające takim praktykom w celu uniknięcia niepotrzebnych szkód w środowisku, a także przywrócenia i zachowania warunków uczciwej konkurencji na rynku transportu lotniczego.
- (6) Głównym celem wspólnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój. Wymaga to zintegrowanego podejścia ukierunkowanego na zapewnienie zarówno efektywnego funkcjonowania systemu transportowego Unii, jak i ochrony środowiska naturalnego. Zrównoważony rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków mających na celu zmniejszenie emisji dwutlenku węgla pochodzących ze statków powietrznych wylatujących z unijnych portów lotniczych. Środki te powinny przyczyniać się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych do 2030 r. i 2050 r.

- (7) W przyjętym przez Komisję w grudniu 2020 r. komunikacie pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”³ wytyczono kierunki działań dla unijnego systemu transportowego, które umożliwią jego ekologiczną i cyfrową transformację i zwiększą jego odporność. Obniżenie emisyjności sektora transportu lotniczego jest niezbędnym i trudnym procesem, szczególnie w perspektywie krótkoterminowej. Postęp technologiczny osiągany za sprawą europejskich i krajowych programów badań naukowych i innowacji w dziedzinie lotnictwa przyczynił się do znacznego zmniejszenia emisji w ubiegłych dziesięcioleciach. Globalny wzrost natężenia ruchu lotniczego wyprzedził jednak działania w zakresie zmniejszania emisji z tego sektora. Podczas gdy nowe technologie mają pomóc ograniczyć wykorzystanie energii z paliw kopalnych w lotnictwie krótkodystansowym w najbliższych dziesięcioleciach, SAF stanowią jedyne rozwiązanie pozwalające znacznie obniżyć emisyjność lotów na wszystkich dystansach, i to w krótkiej perspektywie czasowej. Obecnie ten potencjał jest jednak w dużej mierze niewykorzystany.
- (8) SAF to ciekłe paliwa typu „drop-in”, mogące w pełni zastąpić konwencjonalne paliwa lotnicze i kompatybilne z istniejącymi silnikami statków powietrznych. Na szczeblu globalnym certyfikowano szereg ścieżek produkcji SAF do zastosowań w lotnictwie cywilnym lub wojskowym. Pod względem technologicznym SAF są gotowe, by odegrać ważną rolę w zmniejszaniu emisji z transportu lotniczego już w bardzo krótkiej perspektywie czasowej. Oczekuje się, że w perspektywie średnio- i długoterminowej będą one stanowiły większą część koszyka energetycznego w lotnictwie. Ponadto dzięki odpowiednim międzynarodowym normom dotyczącym paliwa SAF mogą przyczynić się do obniżenia zawartości substancji aromatycznych paliwa końcowego stosowanego przez operatora, a tym samym pomogą zmniejszyć emisje inne niż CO₂. Jeśli chodzi o inne alternatywne rozwiązania w zakresie zasilania statków powietrznych, takie jak energia elektryczna lub ciekły wodór, oczekuje się, że będą one stopniowo przyczyniać się do obniżenia emisyjności transportu lotniczego, począwszy od lotów krótkodystansowych.
- (9) Stopniowe wprowadzanie SAF na rynek transportu lotniczego będzie wiązało się z dodatkowym kosztem paliwa dla linii lotniczych, ponieważ produkcja takich technologii paliwowych jest obecnie bardziej kosztowna niż produkcja konwencjonalnego paliwa lotniczego. Oczekuje się, że nasili to istniejące problemy związane z równymi warunkami działania na rynku transportu lotniczego w odniesieniu do paliwa lotniczego, a także spowoduje dalsze zakłócenia wśród operatorów statków powietrznych i portów lotniczych. W niniejszym rozporządzeniu należy przyjąć środki zapobiegające negatywnemu wpływowi wprowadzenia SAF na konkurencyjność sektora lotnictwa poprzez określenie zharmonizowanych wymogów w całej Unii.

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości (COM(2020) 789 final), z 9.12.2020 r.

- (10) Na szczeblu globalnym SAF są regulowane przez ICAO. W szczególności ICAO ustanawia szczegółowe wymogi dotyczące zrównoważonego charakteru, identyfikowalności i rozliczania SAF do stosowania podczas lotów objętych mechanizmem kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Choć w CORSIA przewidziano zachęty, a SAF uważa się za integralny filar prac nad wykonalnością długoterminowego ambitnego celu wyznaczonego dla lotnictwa międzynarodowego, na chwilę obecną nie ma żadnego obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania SAF podczas lotów międzynarodowych. Kompleksowe wielostronne lub dwustronne umowy o transporcie lotniczym zawierane między UE lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi zasadniczo obejmują postanowienia dotyczące ochrony środowiska. Póki co jednak postanowienia te nie nakładają na umawiające się strony żadnych wiążących wymogów dotyczących wykorzystania SAF.
- (11) Na szczeblu unijnym ogólne przepisy dotyczące energii odnawialnej na potrzeby sektora transportu określono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁴. W przeszłości takie horyzontalne międzysektorowe ramy regulacyjne okazały się nieskuteczne pod względem przeprowadzenia przejścia 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 niewielkim rynkiem paliw, dla którego produkcja paliw odnawialnych jest bardziej kosztowna w porównaniu z innymi rodzajami transportu, aby skutecznie pobudzić stosowanie SAF, takie ramy regulacyjne powinny być uzupełnione specyficznymi środkami dotyczącymi sektora lotnictwa. Ponadto krajowe transpozycje dyrektywy (UE) 2018/2001 wiążą się z ryzykiem znacznego rozdrobnienia na rynku transportu lotniczego, jeżeli przepisy krajowe dotyczące SAF będą określały bardzo różne cele. W takim przypadku należałoby spodziewać się dalszego nasilenia problemów związanych z równymi warunkami działania w transporcie lotniczym.

⁴ 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).

- (12) W związku z powyższym należy ustanowić jednolite przepisy dotyczące wewnętrznego rynku lotniczego, które będą stanowiły uzupełnienie dyrektywy (UE) 2018/2001 i umożliwią realizację jej ogólnych celów, odpowiadając na szczególne potrzeby i wymogi związane z unijnym wewnętrznym rynkiem lotniczym. W szczególności niniejsze rozporządzenie ma na celu uniknięcie rozdrobnienia rynku lotniczego, zapobieżenie ewentualnym zakłóceniom konkurencji między podmiotami gospodarczymi czy stosowaniu przez operatorów statków powietrznych nieuczciwych praktyk umożliwiających uniknięcie kosztów związanych z tankowaniem paliwa; zarazem niniejsze rozporządzenie ma promować wykorzystanie SAF. Niniejsze rozporządzenie powinno jednak być bez uszczerbku dla obowiązków określonych w dyrektywie (UE) 2018/2001; państwa członkowskie mogą zgłaszać wykorzystanie paliw lotniczych objętych niniejszym rozporządzeniem na potrzeby osiągnięcia założeń i celów określonych w tej dyrektywie na warunkach i w granicach przewidzianych w tej dyrektywie.
- (13) Celem niniejszego rozporządzenia jest w pierwszej kolejności określenie ram przywrócenia i utrzymania równych warunków działania na rynku transportu lotniczego w odniesieniu do wykorzystania 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 portów lotniczych względem innych. W dalszej kolejności ma ono na celu wyposażenie unijnego rynku lotniczego w solidne przepisy, które zapewnią możliwość stopniowego zwiększania udziału SAF w unijnych portach lotniczych bez negatywnych skutków dla konkurencyjności wewnętrznego rynku lotniczego UE.
- (14) Niezbędne jest ustanowienie zharmonizowanych przepisów na całym unijnym rynku wewnętrznym mających bezpośrednie i jednolite zastosowanie do podmiotów działających na rynku lotniczym, z jednej strony, oraz do podmiotów działających na rynku paliw lotniczych, z drugiej. Uzupełnieniem nadrzędnych ram ustanowionych w dyrektywie (UE) 2018/2001 powinno być *lex specialis* mające zastosowanie do transportu lotniczego. Powinno ono obejmować stopniowe zwiększanie celów w zakresie dostaw SAF. Cele te należy sformułować starannie, biorąc pod uwagę ogólne cele prawidłowo funkcjonującego rynku transportu lotniczego, potrzebę obniżenia emisyjności sektora lotnictwa i obecną sytuację przemysłu SAF.

- (15) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym, realizujących loty komercyjne w ramach transportu lotniczego. Nie powinno ono mieć zastosowania do takich statków powietrznych jak wojskowe statki powietrzne i statki powietrzne wykorzystywane do operacji humanitarnych, repatriacyjnych, deportacyjnych, poszukiwawczych, ratowniczych, do pomocy w przypadku klęsk żywiołowych czy do celów medycznych, ani też do operacji organów celnych, policji i straży pożarnej. Loty realizowane w takich okolicznościach mają bowiem wyjątkowy charakter i jako takie nie zawsze mogą być planowane w taki sam sposób jak regularne loty. Z uwagi na charakter realizowanych operacji nie zawsze jest możliwe wypełnienie zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia, ponieważ wiązałoby się to z niepotrzebnym obciążeniem. Aby zapewnić równe warunki działania na całym unijnym jednolitym rynku lotnictwa, niniejsze rozporządzenie powinno obejmować możliwie największą część komercyjnego ruchu lotniczego wykonywanego z portów lotniczych zlokalizowanych na terytorium UE. Jednocześnie w celu zachowania konektywności w transporcie lotniczym dla dobra obywateli Unii, przedsiębiorstw i regionów ważne jest, aby unikać nakładania nadmiernego obciążenia na operacje transportu lotniczego w małych portach lotniczych. Należy ustanowić próg wielkości rocznego lotniczego przepływu pasażerów i lotniczego ruchu towarowego, poniżej którego porty lotnicze nie będą objęte niniejszym rozporządzeniem. Zakres zastosowania rozporządzenia powinien jednak obejmować co najmniej 95 % łącznego ruchu rozpoczynającego się w portach lotniczych w Unii. Ponadto państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji, że port lotniczy zlokalizowany na ich terytorium, który nie osiąga tego progu, należy traktować jako unijny port lotniczy do celów niniejszego rozporządzenia i w związku z tym powinien on podlegać niniejszemu rozporządzeniu. Z tych samych powodów należy określić próg umożliwiający wyłączenie operatorów statków powietrznych realizujących bardzo małą liczbę odlotów z portów lotniczych zlokalizowanych na terytorium UE.

- (16) Należy promować rozwój i wprowadzanie na rynek SAF o wysokim potencjale w zakresie zrównoważonego rozwoju, charakteryzujących się komercyjną dojrzałością, a także wysokim potencjałem innowacyjności i rozwoju umożliwiającym sprostanie przyszłym potrzebom. Powinno to sprzyjać budowaniu innowacyjnego i konkurencyjnego rynku paliw oraz zapewnić odpowiednie dostawy SAF dla sektora lotnictwa w perspektywie krótko- i długoterminowej w celu wsparcia w osiąganiu ambitnych celów dotyczących obniżenia emisyjności transportu w Unii, a jednocześnie wzmocnienia starań UE na rzecz wysokiego poziomu ochrony środowiska. W tym celu kwalifikowalne powinny być wszystkie biopaliwa spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych określone w dyrektywie (UE) 2018/2001 i certyfikowane zgodnie z tą dyrektywą, z wyjątkiem biopaliw wyprodukowanych z „roślin spożywczych i pastewnych”, paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzące z recyklingu węglowe paliwa lotnicze zgodne z progiem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w tej dyrektywie. W związku z tym w celu zapewnienia spójności z innymi powiązanymi politykami UE, kwalifikowalność biopaliw, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych powinna opierać się na kryteriach zrównoważonego rozwoju i progach ustanowionych w dyrektywie 2018/2001.

Kluczowe znaczenie mają w szczególności SAF produkowane z surowców wymienionych w załączniku IX część B dyrektywy (UE) 2018/2001, ponieważ są one obecnie najlepiej przygotowaną do wykorzystania technologią zdolną obniżyć emisyjność transportu lotniczego już w perspektywie krótkoterminowej. Udział paliw odnawialnych produkowanych w drodze wspólnego przetwarzania powinien być kwalifikowalny zgodnie z definicją SAF, o ile ten udział paliw wyprodukowano z surowców wymienionych w dyrektywie (UE) 2018/2001, z wyjątkiem biopaliw wyprodukowanych z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40 tej dyrektywy, i określono zgodnie z metodyką ustanowioną w akcie delegowanym [XXX].

Zakresem zastosowania niniejszego rozporządzenia należy również objąć niskoemisyjne syntetyczne paliwa dla lotnictwa zapewniające podobnie wysokie ograniczenie emisji gazów cieplarnianych co paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego.

- (16a) Ze względu na ich wykorzystanie w kosmetykach i paszach udział biopaliw 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 nie powinien być większy niż 3 %, tak by było to zgodne z udziałami minimalnymi SAF, które mają być dostarczane do każdego z unijnych portów lotniczych na mocy niniejszego rozporządzenia.

- (17) Z uwagi na zrównoważony rozwój paliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych nie powinny być kwalifikowalne. W szczególności, gdy uprawa roślin z przeznaczeniem na produkcję biopaliw wypiera tradycyjną produkcję upraw przeznaczonych do celów spożywczych lub paszowych, ma miejsce pośrednia zmiana użytkowania gruntów. Taki dodatkowy popyt zwiększa presję na użytkowanie gruntów i może doprowadzić do rozszerzenia gruntów rolnych na obszary zasobne w pierwiastek węgla, takie jak lasy, tereny podmokłe i torfowiska, powodując 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 obszarów zasobnych w pierwiastek węgla 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 obszary zasobne w pierwiastek węgla. 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 i ustanowiono stosowny pułap w tym zakresie, biorąc pod uwagę mniejsze korzyści dla środowiska wynikające ze stosowania tych biopaliw, ich słabsze wyniki pod względem potencjału zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, a także ogólniejsze zastrzeżenia co do ich zrównoważonego charakteru. 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 potencjalnym dużym zwiększeniem produkcji uwarunkowanym znacznym wzrostem popytu. Popyt na biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych w sektorze lotnictwa 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 ich stosowania w niniejszym rozporządzeniu. Nieobjęcie biopaliw produkowanych z roślin zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia pozwala także zminimalizować ewentualne ryzyko spowolnienia procesu obniżania emisyjności transportu drogowego, które to spowolnienie w przeciwnym razie mogłoby wynikać z przeniesienia biopaliw produkowanych z roślin z sektora drogowego do sektora lotnictwa. Zminimalizowanie takiego przeniesienia jest ważne, ponieważ transport drogowy pozostaje obecnie zdecydowanie najbardziej zanieczyszczającym sektorem transportu.

- (18) [...]
- (19) Celem niniejszego rozporządzenia powinno być zapewnienie operatorom statków powietrznych możliwości konkutowania w warunkach opartych na równych szansach pod względem dostępu do SAF. Aby uniknąć zakłóceń na rynku przewozów lotniczych, unijnym portom lotniczym objętym niniejszym rozporządzeniem należy dostarczać jednakowe udziały minimalne SAF. W celu zapewnienia jasnych i przewidywalnych ram prawnych, a tym samym wsparcia rozwoju rynku i wprowadzenia na rynek najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych wykazujących potencjał rozwojowy umożliwiający sprostanie przyszłym potrzebom, w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić stopniowe zwiększanie udziałów minimalnych SAF, w tym syntetycznych paliw lotniczych w miarę upływu czasu. Z uwagi na znaczny potencjał obniżenia emisyjności syntetycznych paliw lotniczych, a także ze względu na obecne szacowane koszty ich produkcji niezbędne jest ustanowienie specjalnego dodatkowego zobowiązania dotyczącego tych paliw. 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. Okazują się one też znacznie korzystniejsze w porównaniu z innymi rodzajami SAF, jeśli chodzi o zasobooszczędność (w szczególności z uwagi na zapotrzebowanie na wodę) procesu produkcji. Koszty produkcji syntetycznych paliw lotniczych są jednak obecnie 3 do 6 razy wyższe od ceny rynkowej konwencjonalnego paliwa lotniczego. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić specjalne dodatkowe zobowiązanie dotyczące tej technologii. Dostawcy paliw powinni mieć możliwość zapewnienia udziałów minimalnych określonych w niniejszym rozporządzeniu przy wykorzystaniu niskoemisyjnych syntetycznych paliw dla lotnictwa pochodzących z wodoru niskoemisyjnego, zapewniających podobnie wysokie ograniczenie emisji gazów cieplarnianych co paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego.
- (20) Niezbędne jest zapewnienie, aby udziały minimalne SAF mogły być z powodzeniem dostarczane na rynek lotniczy bez niedoborów zaopatrzeniowych. W tym celu należy zaplanować wystarczający czas na realizację, tak aby przemysł paliw odnawialnych mógł odpowiednio przygotować moce produkcyjne. Dostawy SAF powinny być obowiązkowe od 2025 r. Podobnie w celu zapewnienia na rynku pewności prawa i przewidywalności, a także aby zachęcić do trwałych inwestycji na rzecz mocy produkcyjnych w zakresie produkcji SAF, warunki niniejszego rozporządzenia powinny być stabilne w długim okresie.

(20a) Ponieważ w rozporządzeniu nie określono udziału maksymalnego SAF we wszystkich paliwach lotniczych, linie lotnicze i dostawcy paliwa mogą realizować bardziej ambitną politykę w zakresie ochrony środowiska, w większym stopniu wykorzystując i dostarczając SAF w całej sieci operacji. W związku z tym rynek powinien zachować swobodę w dostarczaniu i wykorzystywaniu większych ilości SAF niż ilości niezbędne do zastosowania udziałów minimalnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Ponadto w celu dalszego obniżania emisyjności sektora lotnictwa oraz ze względu na znaczny potencjał syntetycznych paliw lotniczych w zakresie obniżania emisyjności państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania przez ograniczony okres i do określonego pułapu wyższych udziałów minimalnych takich paliw niż udziały minimalne określone w niniejszym rozporządzeniu, w jednym lub w większej liczbie unijnych portów lotniczych zlokalizowanych na terytoriach państw członkowskich, w przypadku gdy udział minimalny SAF, w tym syntetycznych paliw lotniczych, określony w niniejszym rozporządzeniu został osiągnięty w poprzednim okresie sprawozdawczym średnio we wszystkich unijnych portach lotniczych lub w dowolnym momencie przed dniem 1 stycznia 2027 r. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość niestosowania takich pułapów w przypadku małych portów lotniczych, w których roczny przepływ pasażerów w ruchu międzynarodowym wynosi mniej niż 2 mln pasażerów, ponieważ taka kolejna możliwość nie miałaby negatywnego wpływu na wewnętrzny rynek lotniczy. Jeżeli jednak nie można zapewnić dystrybucji syntetycznych paliw lotniczych we wszystkich unijnych portach lotniczych ze względu na strukturalny brak produkcji lub dostaw takich paliw w Unii, Komisja powinna przyjąć decyzję zobowiązującą państwa członkowskie do zawieszenia stosowania takich wyższych krajowych udziałów minimalnych. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie powinny uniemożliwiać państwom członkowskim wdrażania specjalnych środków innych niż środki określone w niniejszym rozporządzeniu, mających na celu ułatwienie wykorzystania SAF w lotach krajowych.

- (21) Wraz z wprowadzeniem i rozwojem SAF w unijnych portach lotniczych praktykowanie tankeringu może się nasilić w związku ze wzrostem kosztów paliwa lotniczego. Tankering jest praktyką niezrównoważoną i należy go unikać, ponieważ podważa starania Unii na rzecz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Praktyka ta jest sprzeczna z celami obniżenia emisyjności sektora lotnictwa, ponieważ większa masa statku powietrznego powoduje wyższe zużycie paliwa i zwiększa powiązane emisje podczas lotu. Tankering stwarza również ryzyko dla równych warunków działania w Unii między operatorami statków powietrznych, a także między portami lotniczymi. W niniejszym rozporządzeniu należy zatem nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg tankowania paliwa przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego. Ilość uzupełnianego paliwa przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego powinna odpowiadać ilości paliwa niezbędnej do realizacji lotów rozpoczynających się z tego portu lotniczego, bez uszczerbku dla rezerwy paliwa, która ma zostać uzupełniona, aby zapewnić zgodność z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego, w szczególności z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012⁵. Wymóg ten zapewnia równe warunki prowadzenia działalności w Unii, mające zastosowanie zarówno do unijnych, jak i zagranicznych podmiotów gospodarczych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony środowiska.
- (21a) Niniejsze rozporządzenie powinno jednak przewidywać możliwość zwolnienia przez ograniczony okres operatorów statków powietrznych z zobowiązania do tankowania paliwa przed odlotem na określonych trasach o długości poniżej 1200 km rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, w przypadku gdy operatorzy ci mogą udowodnić, że występują poważne i powtarzające się trudności operacyjne związane z tankowaniem paliwa przez statki powietrzne w danym porcie lotniczym Unii, uniemożliwiające wykonywanie obsługi tych statków powietrznych między lotami w rozsądnym czasie, co mogłoby wpłynąć na połączenia zwłaszcza z regionami peryferyjnymi, lub 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 porcie lotniczym nie powinny wynikać przede wszystkim z większego wykorzystania SAF w tym porcie lotniczym.

⁵ 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).

- (22) Organ zarządzający unijnym portem lotniczym objętym niniejszym rozporządzeniem powinien podjąć niezbędne środki w celu ułatwienia dostępu do SAF, aby nie stanowił przeszkody w wykorzystywaniu takiego paliwa. W razie potrzeby właściwe organy państwa członkowskiego, w którym zlokalizowany jest port lotniczy, powinny mieć możliwość nałożenia na organ zarządzający unijnym portem lotniczym wymogu dostarczenia informacji na temat sprawnej dystrybucji SAF i tankowania SAF przez operatorów statków powietrznych. Zadaniem właściwych organów powinno być umożliwienie działania wspólnego punktu kontaktowego dla organu zarządzającego unijnym portem lotniczym oraz linii lotniczych w przypadku konieczności uzyskania wyjaśnień technicznych dotyczących dostępności infrastruktury paliwowej.
- (23) Operatorzy statków powietrznych powinni być zobowiązani do przedkładania właściwym organom i Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencji”) rocznych sprawozdań dotyczących ich zakupów SAF, a także charakterystyki tego paliwa. Należy przekazywać informacje na temat charakterystyki nabywanych SAF, w tym między innymi na temat charakteru i pochodzenia surowców, ścieżki konwersji i emisji w całym cyklu życia.
- (24) Należy też nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg przedkładania rocznych sprawozdań dotyczących rzeczywistej ilości paliwa lotniczego uzupełnianego przez nich w poszczególnych unijnych portach lotniczych, do celów udowodnienia, że nie stosowano tankeringu. Sprawozdania powinny być weryfikowane przez niezależnych weryfikatorów i przekazywane właściwym organom i Agencji w celu monitorowania i oceny zgodności. Niezależni weryfikatorzy powinni ustalić prawidłowość ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie zgłoszonego przez operatorów za pomocą narzędzia zatwierdzonego przez Komisję.
- (25) Dostawców paliwa lotniczego należy zobowiązać do wprowadzania co roku do unijnej bazy danych, o której mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2018/2001, informacji dotyczących ich dostaw paliwa lotniczego, w tym SAF.
- (25a) Państwa członkowskie powinny wyznaczyć właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania niniejszego rozporządzenia przez operatorów statków powietrznych, unijne porty lotnicze i dostawców paliwa. W niniejszym rozporządzeniu należy określić zasady, zgodnie z którymi właściwym organom będą przypisywani operatorzy statków powietrznych, unijne porty lotnicze i dostawcy paliwa. Agencja powinna wysyłać właściwym organom zagregowane dane dotyczące operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa lotniczego, dla których organy te są właściwe. W miarę możliwości poziom agregacji powinien umożliwiać właściwym organom porównywanie z innymi źródłami danych.

- (25b) Agencja powinna sporządzać co roku sprawozdanie techniczne i przekazywać je Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Jest to istotne w szczególności dla uzyskania jasnych informacji na temat poziomu przestrzegania rozporządzenia, stosowania SAF w Unii i w państwach trzecich, sytuacji na rynku, w tym informacji na temat ewoluowania różnicy w cenie między SAF a paliwami kopalnymi oraz składu paliw lotniczych.
- (26) Nie jest to możliwe bez dodatkowych procedur służących dokładnemu ustaleniu, czy operatorzy statków powietrznych rzeczywiście uzupełnili swoje zbiorniki paliwem z uwzględnieniem udziałów SAF w danych unijnych portach lotniczych. W związku z tym operatorzy statków powietrznych powinni mieć możliwość zgłaszania swojego wykorzystania SAF na podstawie danych dotyczących zakupów. Operatorzy statków powietrznych powinni być uprawnieni do otrzymywania od dostawców paliwa lotniczego informacji niezbędnych do zgłaszania zakupów SAF. Dostawcy paliw mogą udowodnić, że przestrzegają niniejszego rozporządzenia, stosując system bilansu masy, o którym mowa w art. 30 dyrektywy (UE) 2018/2001.
- (27) Istotne jest, aby operatorzy statków powietrznych mogli zgłaszać wykorzystanie SAF w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych, takich jak unijny system handlu uprawnieniami do emisji lub CORSIA, zgodnie z własnym uznaniem. Niezbędne jest jednak, aby niniejsze rozporządzenie nie prowadziło do podwójnego liczenia redukcji emisji. Operatorzy statków powietrznych powinni móc ubiegać się o korzyści wynikające z zastosowania danej partii SAF tylko raz. Należy żądać od dostawców paliwa przedstawiania operatorom statków powietrznych nieodpłatnie wszelkich informacji dotyczących właściwości SAF sprzedanych danemu operatorowi statku powietrznego oraz informacji istotnych dla operatorów statków powietrznych do celów wypełnienia obowiązku sprawozdawczego wynikającego z niniejszego rozporządzenia lub systemów dotyczących gazów cieplarnianych.
- (28) 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 paliwa lotniczego i operatorów statków powietrznych w przypadku nieprzestrzegania przepisów. Wysokość kar musi być proporcjonalna do szkód w środowisku i do uszczerbku dla równych warunków działania na rynku wewnętrznym spowodowanego nieprzestrzeganiem przepisów. Przy nakładaniu kar pieniężnych organy powinny uwzględniać zmiany w cenie paliwa lotniczego i SAF w danym roku sprawozdawczym.

- (28b) Przejście od paliw kopalnych do SAF odegra istotną rolę w obniżaniu emisyjności. Jednak z uwagi na obecny brak unijnego rynku SAF, na wysoki poziom konkurencji między operatorami statków powietrznych oraz istotną różnicę cenową między lotniczym paliwem kopalnym a SAF, przejście to należy wspierać za pomocą zachęt odzwierciedlających korzyści środowiskowe SAF i zwiększających ich konkurencyjność dla 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.
- (29) Uzupełnieniem kar nakładanych na dostawców, którzy nie przestrzegają celów określonych w niniejszym rozporządzeniu, jest zobowiązanie tych dostawców do dostarczenia na rynek brakujących kwot w kolejnym roku.
- (29a) Do celów przestrzegania wymogów dotyczących udziału minimalnego SAF określonych w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić 10-letni okres przejściowy, aby zapewnić dostawcom paliwa lotniczego, unijnym portom lotniczym i operatorom statków powietrznych rozsądny czas na dokonanie niezbędnych inwestycji technologicznych i logistycznych. W tym okresie paliwo lotnicze obejmujące większe udziały SAF może być stosowane w niektórych portach lotniczych do kompensowania niższych udziałów SAF lub ograniczonej dostępności konwencjonalnego paliwa lotniczego w innych portach lotniczych.
- (30) Niniejsze rozporządzenie powinno zawierać przepisy dotyczące okresowych sprawozdań dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat zmian na rynku lotniczym i rynku paliw oraz wpływu niniejszego rozporządzenia na wewnętrzny rynek lotniczy Unii, na konektywność wysp i terytoriów oddalonych oraz na konkurencyjność europejskich przewoźników lotniczych i węzłów lotniczych względem ich konkurentów w państwach sąsiadujących, na temat skuteczności kluczowych elementów rozporządzenia, takich jak udziały minimalne SAF, poziom kar pieniężnych lub zmiany polityki w zakresie wykorzystywania SAF na szczeblu międzynarodowym. Powyższe elementy są kluczowe dla uzyskania jasnego obrazu sytuacji na rynku SAF i powinny być brane pod uwagę przy rozważaniu przeglądu rozporządzenia.

W sprawozdaniach tych Komisja powinna, w stosownych przypadkach, rozważyć warianty zmian w tym mechanizmy wspierania produkcji i stosowania 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.

Ustanowiony w niniejszym rozporządzeniu wymóg zapewnienia, aby minimalny udział SAF był udostępniany w każdym unijnym porcie lotniczym, może zachęcić 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 szczęblu ICAO lub w ramach kompleksowych wielostronnych lub dwustronnych umów o transporcie lotniczym między UE lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi nie ma obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania SAF podczas lotów międzynarodowych o podobnym poziomie ambicji w porównaniu z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i celami porozumienia paryskiego i nie ma mechanizmów opracowanych na szczęblu międzynarodowym umożliwiających zapobieganie ryzyku ucieczki emisji i zakłóceniom konkurencji, Komisja powinna w szczególności rozważyć opracowanie ukierunkowanych mechanizmów mających na celu zapobieganie takim skutkom.

(31) [...].

(31a) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania art. 4 ust. 3 i art. 5 ust. 2 należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do stosowania wyższych udziałów minimalnych syntetycznego paliwa lotniczego przez państwa członkowskie oraz w odniesieniu do zwolnień z zobowiązania do tankowania paliwa przed odlotem, które można przyznać operatorom statków powietrznych.

- (32) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie utrzymanie równych warunków działania na unijnym rynku transportu lotniczego przy jednoczesnym zwiększeniu wykorzystania 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 unijnym, Unia może przyjąć środki 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:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia zharmonizowane przepisy dotyczące wykorzystania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych.

Artykuł 2

Zakres zastosowania

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do operatorów statków powietrznych, unijnych portów lotniczych i dostawców paliwa lotniczego.

Państwo członkowskie może zdecydować, w stosownych przypadkach, że port lotniczy zlokalizowany na jego terytorium należy traktować jako unijny port lotniczy do celów niniejszego rozporządzenia. To państwo członkowskie powiadamia o swojej decyzji Komisję i Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”) rok przed rozpoczęciem stosowania tej decyzji. Komisja publikuje tę informację w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i przedstawia zaktualizowany, skonsolidowany oraz łatwo dostępny wykaz odnośnych portów lotniczych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- „unijny port lotniczy” oznacza port lotniczy zdefiniowany w art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE⁶, w którym w okresie sprawozdawczym przepływ pasażerów przekroczył 1 mln 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 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
- „organ zarządzający portem lotniczym” oznacza podmiot, o którym mowa w art. 3 dyrektywy 96/67/WE⁷, lub, w przypadku gdy dane państwo członkowskie zastrzegło zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą na potrzeby systemów dystrybucji paliwa dla innego organu zgodnie z art. 8 dyrektywy 96/67/WE – ten inny organ;
- „operator statku powietrznego” oznacza osobę, która w okresie sprawozdawczym zrealizowała co najmniej 500 lotów komercyjnych w ramach transportu lotniczego rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych lub – jeżeli takiej osoby nie można zidentyfikować – właściciela danego statku powietrznego;
- „lot komercyjny w ramach transportu lotniczego” oznacza lot realizowany na potrzeby transportu pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, lub lot w ramach lotnictwa korporacyjnego;
- „paliwo lotnicze” oznacza paliwo wytworzone do celów bezpośredniego wykorzystania przez statki powietrzne;

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych.

⁷ 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).

- „zrównoważone paliwa lotnicze” („SAF”) oznaczają paliwa lotnicze typu „drop-in” będące: a) biopaliwami, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych określone w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001 i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy, syntetycznymi paliwami lotniczymi, z wyjątkiem biopaliw wyprodukowanych z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40 tej dyrektywy, b) syntetycznymi paliwami lotniczymi lub c) pochodzącymi z recyklingu węglowymi paliwami lotniczymi zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 35 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają próg ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w art. 25 ust. 2 akapit drugi tej dyrektywy;
- „partia” oznacza ilość SAF, którą można zidentyfikować za pomocą numeru i którą można wyśledzić;
- „emisje w całym cyklu życia” oznaczają wyrażone w ekwiwalencie dwutlenku węgla emisje pochodzące z SAF, z uwzględnieniem ekwiwalentu dwutlenku węgla emisji pochodzących z produkcji energii, transportu, dystrybucji i wykorzystania na pokładzie, w tym podczas spalania, obliczone zgodnie z art. 31 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- „syntetyczne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze typu „drop-in” będące paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego, zgodnie z definicją określoną w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają próg ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w art. 25 ust. 2 akapit pierwszy tej dyrektywy;
- „niskoemisyjne syntetyczne paliwa dla lotnictwa” oznaczają syntetyczne paliwa lotnicze typu „drop-in” pochodzące z wodoru niskoemisyjnego, których ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia wynosi co najmniej 70 %;
- „konwencjonalne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa wytwarzane z nieodnawialnych źródeł kopalnych paliw węglowodorowych, wykorzystywane w lotnictwie;
- „dostawca paliwa lotniczego” oznacza dostawcę paliwa zgodnie z definicją określoną w art. 2 akapit drugi pkt 38 dyrektywy (UE) 2018/2001, dostarczającego paliwo lotnicze w unijnym porcie lotniczym;
- „rok sprawozdawczy” oznacza okres jednego roku, w którym należy przedstawiać sprawozdania, o których mowa w art. 7 i 9, zaczynający się w dniu 1 stycznia i kończący się w dniu 31 grudnia;

- „okres sprawozdawczy” oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok sprawozdawczy;
- „ilość paliwa potrzebnego rocznie” oznacza ilość paliwa lotniczego, określoną jako „paliwo na przelot” i „paliwo na kołowanie” w załączniku IV do rozporządzenia Komisji nr 965/2012⁸, która jest niezbędna do realizacji wszystkich komercyjnych lotów w ramach transportu lotniczego realizowanych w okresie sprawozdawczym przez operatora statku powietrznego, rozpoczynających się w danym unijnym porcie lotniczym;
- „roczna niezatankowana ilość” oznacza różnicę między ilością paliwa potrzebnego rocznie a rzeczywistą ilością paliwa uzupełnionego przez operatora statku powietrznego przed lotami rozpoczynającymi się w danym unijnym porcie lotniczym w okresie sprawozdawczym;
- „łączna roczna niezatankowana ilość” oznacza sumę rocznej niezatankowanej ilości danego operatora statku powietrznego we wszystkich unijnych portach lotniczych w okresie sprawozdawczym;
- „system dotyczący gazów cieplarnianych” oznacza system przyznawania korzyści operatorom statków powietrznych za wykorzystywanie SAF.

Artykuł 4

Udział SAF dostępny w unijnych portach lotniczych

1. Dostawcy paliwa lotniczego zapewniają udział minimalny SAF, w tym udział minimalny syntetycznego paliwa lotniczego, we wszystkich rodzajach paliwa lotniczego dostępnych dla operatorów statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym, zgodnie z wartościami i datami rozpoczęcia stosowania określonymi w załączniku I.

Obowiązek ten uznaje się za spełniony, jeżeli udziały, o których mowa w akapicie pierwszym, osiągnęte są przy wykorzystaniu niskoemisyjnych syntetycznych paliw dla lotnictwa.

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).

2. W każdym okresie sprawozdawczym udział biopaliw innych niż zaawansowane biopaliwa zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001 i innych niż biopaliwa wyprodukowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do tej dyrektywy, dostarczanych do każdego z unijnych portów lotniczych przez każdego z dostawców paliw, nie jest większy niż 3 %, tak by było to zgodne z udziałami minimalnymi, o których mowa w ust. 1 i w załączniku I.

3. W przypadku gdy ze sprawozdania technicznego, o którym mowa w art. 12, wynika, że udział minimalny SAF, w tym syntetycznego paliwa lotniczego, określony w załączniku I został osiągnięty w poprzednim okresie sprawozdawczym średnio w unijnych portach lotniczych lub w dowolnym momencie przed dniem 1 stycznia 2027 r., do celów ust. 1 państwo członkowskie może stosować wyższy minimalny udział syntetycznego paliwa lotniczego niż udział określony w załączniku I, w jednym lub w większej liczbie unijnych portów lotniczych zlokalizowanych na jego terytorium, w odniesieniu do kolejnych okresów sprawozdawczych i do dnia 31 grudnia 2034 r. Dane państwo członkowskie powiadamia pozostałe państwa członkowskie i Komisję o przyjętym środku. Komisja publikuje to powiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Jeżeli po przyjęciu przez dane państwo członkowskie środka na podstawie akapitu pierwszego niniejszego ustępu udział minimalny SAF, w tym syntetycznego paliwa lotniczego, określony w załączniku I nie może zostać osiągnięty w ciągu dwóch kolejnych okresów sprawozdawczych średnio we wszystkich unijnych portach lotniczych ze względu na strukturalny brak produkcji lub dostaw takich paliw w Unii, Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13a ust. 2, decyzję wzywającą państwo członkowskie do zawieszenia stosowania tego środka.

4. Wyższy udział minimalny stosowany przez dane państwo członkowskie zgodnie z ust. 3 akapit pierwszy nie może przekraczać 1 % w okresie do dnia 31 grudnia 2029 r. i nie może przekraczać udziału minimalnego określonego dla syntetycznych paliw lotniczych w załączniku I o więcej niż 3 % w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. Pułapy te nie mają zastosowania w unijnych portach lotniczych, w których roczny przepływ pasażerów w ruchu międzynarodowym wynosi mniej niż 2 mln pasażerów.

5. Dostawcy paliw mogą udowodnić, że przestrzegają obowiązku określonego w ust. 1 oraz wszelkich środków przyjętych przez państwa członkowskie na podstawie ust. 3 akapit pierwszy, stosując system bilansu masy, o którym mowa w art. 30 dyrektywy (UE) 2018/2001.

Bez uszczerbku dla stosowania art. 11 ust. 3 i 4, w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy udziałów minimalnych określonych w załączniku I dla danego okresu sprawozdawczego, uzupełnia co najmniej ten brak w kolejnym okresie sprawozdawczym.

Artykuł 5

Zobowiązanie operatorów statków powietrznych do tankowania paliwa

1. Roczna ilość paliwa lotniczego uzupełnianego przez danego operatora statku powietrznego w danym unijnym porcie lotniczym wynosi co najmniej 90 % ilości paliwa potrzebnego rocznie, bez uszczerbku dla ilości paliwa, które ma być uzupełniane w celu zapewnienia zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego.
2. Operator statku powietrznego może zwrócić się do właściwego organu, o którym mowa w art. 10 ust. 4, o to, by do lotów na określonej istniejącej lub nowej trasie o długości poniżej 1200 kilometrów rozpoczynającej się w unijnym porcie lotniczym zastosować zwolnienie z zobowiązania ustanowionego w ust. 1 niniejszego artykułu. Odległości te mierzy się metodą trasy po ortodromie.

Wniosek taki składa się co najmniej trzy miesiące przed datą rozpoczęcia stosowania planowanego zwolnienia. Wniosek taki odpowiednio się uzasadnia poważnymi i powtarzającymi się trudnościami operacyjnymi związanymi z tankowaniem statków powietrznych w danym unijnym porcie lotniczym, uniemożliwiającymi wykonywanie obsługi tych statków powietrznych między lotami w rozsądnym czasie, lub strukturalnymi trudnościami w dostawach paliwa, które wynikają z uwarunkowań geograficznych danego unijnego portu lotniczego, skutkującymi znacznie wyższymi cenami paliw w porównaniu ze średnimi cenami podobnych rodzajów paliw stosowanymi w innych unijnych portach lotniczych w szczególności ze względu na konkretne ograniczenia w zakresie transportu paliwa lub ograniczoną dostępność paliw w tym porcie lotniczym.

Właściwy organ ocenia taki wniosek i w świetle przedstawionego uzasadnienia może zwrócić się o informacje uzupełniające.

Właściwy organ podejmuje decyzję w sprawie takiego wniosku nie później niż miesiąc przed datą rozpoczęcia stosowania planowanego zwolnienia. Przyznane zwolnienie ma ograniczony, nieprzekraczający roku okres ważności, po upływie którego podlega przeglądowi na wniosek operatora statku powietrznego.

Nieprzyjęcie decyzji na podstawie akapitu czwartego niniejszego ustępu w terminie w nim określonym uznaje się za dorozumianą decyzję o zezwoleniu na zastosowanie zwolnienia, o które wniesiono, przez okres jednego roku, po czym zwolnienie to podlega przeglądowi na wniosek operatora statku powietrznego.

Właściwy organ przekazuje wykaz zatwierdzonych zwolnień Komisji, która publikuje go w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i aktualizuje ten wykaz co najmniej raz w roku.

W następstwie pisemnej skargi państwa członkowskiego, operatora statku powietrznego, organu zarządzającego danym unijnym portem lotniczym lub dostawcy paliwa bądź z własnej inicjatywy Komisja, po dokonaniu oceny uzasadnienia przyznanego zwolnienia w świetle kryteriów określonych w akapicie drugim niniejszego ustępu, w drodze aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 13a ust. 2, może zwrócić się do właściwego organu o przyjęcie decyzji uchylającej to zwolnienie od początku następnego regularnego okresu w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia (EWG) nr 95/93. Jeżeli ten regularny okres rozpoczyna się mniej niż dwa miesiące po opublikowaniu aktu wykonawczego, decyzja uchylająca zwolnienie zaczyna być stosowana od początku następnego regularnego okresu.

Artykuł 6

Zobowiązania unijnych portów lotniczych do zapewnienia dostępu do SAF

Organ zarządzający unijnym portem lotniczym podejmuje niezbędne działania w celu ułatwienia operatorom statków powietrznych dostępu do paliw lotniczych obejmujących udziały SAF zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych zgłaszają właściwemu organowi w państwie członkowskim, w którym zlokalizowany jest port lotniczy, trudności z dostępem do paliw lotniczych obejmujących SAF w danym unijnym porcie lotniczym, właściwy organ zwraca się do organu zarządzającego tym unijnym portem lotniczym o informacje niezbędne do udowodnienia przestrzegania przepisów ust. 1. Organ zarządzający danym unijnym portem lotniczym przedstawia te informacje bez zbędnej zwłoki. Właściwy organ przekazuje te informacje Agencji do celów sporządzenia sprawozdania technicznego, o którym mowa w art. 12.

Na wniosek właściwego organu organ zarządzający unijnym portem lotniczym podejmuje niezbędne działania w celu stwierdzenia i rozwiązania problemu braku dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych obejmujących udziały SAF zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 7

Obowiązki sprawozdawcze operatorów statków powietrznych

Do dnia 31 marca każdego roku sprawozdawczego operatorzy statków powietrznych przekazują właściwym organom i Agencji następujące informacje w odniesieniu do danego okresu sprawozdawczego:

- a) łączną ilość paliwa uzupełnionego w każdym unijnym porcie lotniczym wyrażoną w tonach;
- b) ilość paliwa potrzebnego rocznie w podziale na każdy unijny port lotniczy wyrażoną w tonach;
- c) roczną niezatankowaną ilość w podziale na każdy unijny port lotniczy. Jeżeli roczna niezatankowana ilość ma wartość ujemną lub wynosi mniej niż 10 % ilości paliwa potrzebnego rocznie, wówczas należy zgłosić, że roczna niezatankowana ilość wynosi 0;
- d) łączną ilość SAF zakupionych od dostawców paliwa lotniczego na potrzeby realizacji komercyjnych lotów w ramach transportu lotniczego rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, wyrażoną w tonach;
- e) w odniesieniu do każdego zakupu SAF – nazwę dostawcy paliwa lotniczego, zakupioną ilość wyrażoną w tonach, technologię konwersji, charakterystykę i pochodzenie surowców wykorzystanych do jego produkcji oraz emisje w całym cyklu życia SAF. W przypadku gdy jeden zakup obejmuje SAF o różnej charakterystyce, w sprawozdaniu podaje się informacje dotyczące każdego rodzaju SAF.

Sprawozdanie przedstawia się zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku II.

Sprawozdanie jest weryfikowane przez niezależnego weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14 i 15 dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁹ oraz w aktach wykonawczych przyjętych na jej podstawie.

Artykuł 8

Zgłaszanie wykorzystania SAF przez operatorów statków powietrznych

Operatorzy statków powietrznych nie mogą ubiegać się o korzyści wynikające z zastosowania identycznej partii SAF w ramach więcej niż jednego systemu dotyczącego gazów cieplarnianych. Wraz ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 7, operatorzy statków powietrznych przedstawiają Agencji:

- a) oświadczenie dotyczące systemu dotyczącego gazów cieplarnianych, w którym uczestniczą i w którym mogą zgłaszać wykorzystanie SAF;
- b) oświadczenie, że nie zgłosili tych samych partii SAF w ramach więcej niż jednego systemu.

Do celów zgłaszania wykorzystania SAF na podstawie przepisów art. 7 niniejszego rozporządzenia lub w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych dostawcy paliwa lotniczego przekazują operatorom statków powietrznych nieodpłatnie stosowne informacje.

⁹ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

Artykuł 9

Obowiązki sprawozdawcze dostawców paliwa

Do dnia 31 marca każdego roku sprawozdawczego dostawcy paliwa lotniczego zgłaszają w unijnej bazie danych, o której mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2018/2001, następujące informacje dotyczące danego okresu sprawozdawczego:

- a) ilość paliwa lotniczego dostarczonego w każdym unijnym porcie lotniczym;
- b) ilość SAF dostarczonego w każdym unijnym porcie lotniczym oraz w odniesieniu do każdego rodzaju SAF – informacje wyszczególnione w lit. c);
- c) technologię konwersji, charakter i pochodzenie surowca wykorzystywanego do produkcji oraz emisje w całym cyklu życia każdego rodzaju SAF dostarczanego w unijnych portach lotniczych;
- d) średnie roczne stężenie węglowodorów aromatycznych, naftalenów i siarki w paliwie lotniczym dostarczonym do każdego unijnego portu lotniczego.

Agencja i właściwe organy mają dostęp do unijnej bazy danych. Agencja wykorzystuje zawarte w tej bazie informacje po ich zweryfikowaniu na poziomie danego państwa członkowskiego zgodnie z art. 28 dyrektywy (UE) 2018/2001.

Artykuł 10

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, unijne porty lotnicze i dostawców paliwa. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.
2. Agencja wysyła właściwym organom dane zagregowane dotyczące operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa lotniczego, dla których organy te są właściwe, zgodnie z ust. 3, 4 i 5.

3. Państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, są odpowiedzialne za danego operatora statków powietrznych, określa się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 748/2009¹⁰.
4. Państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, są odpowiedzialne za dany unijny port lotniczy, określa się na podstawie odpowiedniej właściwości miejscowej.
5. Państwem członkowskim, którego właściwy organ lub właściwe organy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, są odpowiedzialne za danego dostawcę paliwa lotniczego, jest państwo członkowskie, w którym dostawca paliwa lotniczego ma swoją siedzibę statutową.

W przypadku dostawców paliwa lotniczego, którzy nie mają siedziby statutowej w państwie członkowskim, przedmiotowym 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 UE, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. Taki dostawca paliwa lotniczego może przedstawić właściwemu organowi uzasadniony wniosek o przypisanie go innemu państwu członkowskiemu, w przypadku gdy dostarczył większość swojego paliwa lotniczego w tym innym państwie członkowskim w ciągu dwóch lat poprzedzających przedstawienie wniosku. Decyzję o ponownym przydzieleniu podejmuje się w terminie dziewięciu miesięcy od przedstawienia wniosku, za zgodą właściwych organów państwa członkowskiego, do którego ponownie przydzielono dostawcę, i Komisji, a wchodzi ona w życie na początku okresu sprawozdawczego następującego po dacie tej decyzji.

¹⁰ 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 (Dz.U L 219 z 22.8.2009, s. 1).

Artykuł 11

Egzekwowanie

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia i wprowadzają wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej do dnia 31 grudnia 2023 r. i niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich ich zmianach.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statku powietrznego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 5, podlegał karze pieniężnej. Wysokość tej kary powinna wynosić co najmniej dwukrotność rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę, pomnożoną przez łączną roczną niezatankowaną ilość.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 4 dotyczących udziału minimalnego SAF, podlegał karze pieniężnej. Wysokość tej kary powinna wynosić co najmniej dwukrotność różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną SAF za tonę pomnożoną przez ilość paliw lotniczych niespełniających wymogu udziału minimalnego, o którym mowa w art. 4 i załączniku I.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 4 dotyczących udziału minimalnego syntetycznych paliw lotniczych, podlegał karze pieniężnej. Wysokość tej kary powinna wynosić co najmniej dwukrotność różnicy między roczną średnią ceną syntetycznego paliwa lotniczego a ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego za tonę pomnożoną przez ilość paliwa lotniczego niespełniającego wymogu udziału minimalnego, o którym mowa w art. 4 i załączniku I.
5. W decyzji o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 3 i 4, właściwy organ wyjaśnia metodę zastosowaną do ustalenia ceny paliwa lotniczego, SAF i syntetycznego paliwa lotniczego na rynku unijnym, na podstawie weryfikowalnych i obiektywnych kryteriów, w tym na podstawie najnowszego dostępnego sprawozdania technicznego, o których mowa w art. 12.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w danym okresie sprawozdawczym stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do zobowiązania określonego w art. 4 dotyczącego udziału minimalnego SAF lub paliw syntetycznych, w kolejnym okresie sprawozdawczym oprócz wypełnienia zobowiązania za ten okres sprawozdawczy dostarczył na rynek brakującą ilość odpowiedniego paliwa. Wypełnienie tego zobowiązania nie zwalnia dostawcy paliwa z obowiązku opłacenia kar określonych w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu.
7. Państwa członkowskie wprowadzają na szczeblu krajowym niezbędne ramy prawne i administracyjne, aby zapewnić wypełnienie zobowiązań i pobieranie kar pieniężnych.
8. Państwa członkowskie powinny 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.

Artykuł 12

Gromadzenie i publikowanie danych

Co roku Agencja publikuje sprawozdanie techniczne na podstawie rocznych sprawozdań, o których mowa w art. 7 i 9, i przekazuje je Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Sprawozdanie to zawiera co najmniej następujące informacje:

- a) ilość SAF zakupionego przez operatorów statków powietrznych na szczeblu Unii w wartościach zagregowanych na potrzeby komercyjnych lotów w ramach transportu lotniczego rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, oraz w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;
- b) ilość SAF i syntetycznego paliwa lotniczego dostarczanych na szczeblu Unii w wartościach zagregowanych oraz w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze oraz analizę zdolności dostawców w każdym państwie członkowskim do osiągnięcia planowanej trajektorii zwiększania udziałów;

- ba) ilość SAF dostarczanego w państwach trzecich, z którymi Unia lub Unia i jej państwa członkowskie zawarły umowę o komunikacji lotniczej, oraz, w miarę możliwości, w innych państwach trzecich;
- c) opis sytuacji na rynku, w tym informacje dotyczące cen, oraz tendencje w produkcji i wykorzystywaniu SAF w Unii i w państwach trzecich, z którymi Unia lub Unia i jej państwa członkowskie zawarły umowę o komunikacji lotniczej, oraz, w miarę możliwości, w innych państwach trzecich. Opis sytuacji na rynku obejmuje informacje na temat ewoluowania różnicy w cenie między SAF a paliwami kopalnymi;
- d) stopień wypełnienia przez porty lotnicze zobowiązań określonych w art. 6;
- e) stopień wypełnienia przez każdego operatora statków powietrznych i dostawcę paliwa lotniczego zobowiązań na podstawie niniejszego rozporządzenia w okresie sprawozdawczym;
- f) pochodzenie i charakterystykę każdego rodzaju SAF zakupionego przez operatorów statków powietrznych na potrzeby lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych.
- g) średnie roczne stężenie węglowodorów aromatycznych, naftalenów i siarki w paliwie lotniczym dostarczonym na szczeblu Unii w wartościach zagregowanych oraz w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze.

Sporządzając sprawozdanie, Agencja konsultuje się z komitetem, o którym mowa w art. 13a ust. 1.

Artykuł 13

Okres przejściowy

Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. w każdym okresie sprawozdawczym dostawca paliwa lotniczego może dostarczać udział minimalny SAF określony w załączniku I jako średnia ważona wszystkich paliw lotniczych dostarczonych przez niego w unijnych portach lotniczych w danym okresie sprawozdawczym.

Artykuł 13a

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. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 14

Sprawozdania i przegląd

Do dnia 1 stycznia 2027 r. i co pięć lat od tej daty służby Komisji przedstawiają sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ewolucji rynku paliw lotniczych i jej wpływu na wewnętrzny rynek lotniczy Unii, w tym w odniesieniu do możliwego rozszerzenia zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia na inne źródła energii oraz inne rodzaje paliw syntetycznych zdefiniowanych w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii, w szczególności na energię elektryczną i wodór, a także dotyczące ewentualnego przeglądu udziałów minimalnych określonych w art. 4 i załączniku I oraz poziomu kar pieniężnych. W sprawozdaniu uwzględnia się zmiany w zakresie polityki w innych państwach, w tym w kontekście wielostronnych i dwustronnych umów z Unią, oraz przedstawia szczegółową ocenę wpływu niniejszego rozporządzenia na konektywność wysp i terytoriów oddalonych oraz na konkurencyjność europejskich przewoźników lotniczych i węzłów lotniczych względem ich konkurentów w państwach sąsiadujących, na ucieczkę emisji oraz, o ile są dostępne, informacje na temat opracowania na szczeblu ICAO potencjalnych ram polityki w zakresie wykorzystywania SAF. W sprawozdaniu przedstawia się także informacje na temat postępów technologicznych w obszarze badań naukowych i innowacji w sektorze lotniczym istotnych dla SAF, w tym dotyczących ograniczenia emisji innych niż emisje CO₂.

W sprawozdaniu można rozważyć konieczność zmiany niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, wariantów dotyczących zmian zgodnie z ewentualnymi ramami polityki na szczeblu ICAO w zakresie wykorzystania SAF.

Wśród tych wariantów służby Komisji rozważą włączenie mechanizmów wspierających produkcję i wykorzystanie SAF, w tym gromadzenie i wykorzystywanie środków finansowych, oraz innych mechanizmów umożliwiających zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi. Takie mechanizmy powinny mieć na celu ograniczenie negatywnego wpływu niniejszego rozporządzenia na konektywność w transporcie lotniczym, uniknięcie przesunięcia ruchu w kierunku węzłów lotniczych w państwach trzecich oraz ograniczenie ucieczki emisji.

W szczególności jeżeli do dnia 31 grudnia 2026 r. na szczeblu międzynarodowym nie będzie obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania SAF podczas lotów międzynarodowych mającego podobny poziom ambicji w porównaniu z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i nie będzie mechanizmów opracowanych na szczeblu międzynarodowym umożliwiających zapobieganie ryzyku ucieczki emisji i zakłóceń konkurencji w lotnictwie międzynarodowym, Komisja powinna w szczególności rozważyć opracowanie ukierunkowanych mechanizmów mających na celu zapobieganie takim skutkom, w tym, w stosownych przypadkach, objęcie lotnictwa międzynarodowego rozporządzeniem (UE)...¹¹, a także innych rodzajów środków, z uwzględnieniem miejsca docelowego poza terytorium Unii.

Sporządzając to sprawozdanie, Komisja konsultuje się z komitetem, o którym mowa w art. 13a ust. 1, co najmniej 6 miesięcy przed przyjęciem sprawozdania.

¹¹ ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY [...] ustanawiające mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂.

Artykuł 15

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 2023 r.

Jednak art. 4 i 5 stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r., a art. 7 i 9 stosuje się od dnia 1 kwietnia 2024 r. w odniesieniu do okresu sprawozdawczego przypadającego w 2023 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący / Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca

Załącznik I (udziały ilościowe)

- (a) Od dnia 1 stycznia 2025 r. udział minimalny SAF na poziomie 2 %.
- (b) Od dnia 1 stycznia 2030 r. udział minimalny SAF na poziomie 6 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 0,7 %.
- (c) Od dnia 1 stycznia 2035 r. udział minimalny SAF na poziomie 20 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 5 %.
- (d) Od dnia 1 stycznia 2040 r. udział minimalny SAF na poziomie 32 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 8 %.
- (e) Od dnia 1 stycznia 2045 r. ilościowy udział minimalny SAF na poziomie 38 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 11 %;
- (f) Od dnia 1 stycznia 2050 r. ilościowy udział minimalny SAF na poziomie 63 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 28 %.

Załącznik II – Wzór na potrzeby sprawozdawczości operatorów statków powietrznych

Unijny port lotniczy	Kod ICAO unijnego portu lotniczego	Ilość paliwa potrzebnego rocznie (w tonach)	Rzeczywista ilość uzupełnionego paliwa lotniczego (w tonach)	Roczna niezatankowa na ilość (w tonach)	Łączna roczna niezatankowa na ilość (w tonach)

Wzór na potrzeby sprawozdawczości operatorów statków powietrznych w zakresie zakupów SAF

Dostawca paliwa	Zakupiona ilość (w tonach)	Technologia konwersji	Charakterystyka	Pochodzenie surowców	Emisje w całym cyklu życia
