KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.7.2021 r.
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Wniosek

# ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

## w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

# UZASADNIENIE

## 1. KONTEKST WNIOSKU

### • Przyczyny i cele wniosku

Prawidłowo funkcjonujący i konkurencyjny wewnętrzny rynek lotniczy ma kluczowe znaczenie dla mobilności obywateli Unii i dla gospodarki europejskiej jako całości. W 2018 r. w lotnictwie i przemyśle lotniczym zatrudnionych było około 0,4 mln osób bezpośrednio w UE[1], a udział tych segmentów w PKB UE w 2017 r. wyniósł około 2,1 %[2]. Lotnictwo jest istotną siłą napędową spójności społecznej i regionalnej, która pozytywnie wpływa na rozwój turystyki, stymuluje działalność gospodarczą i łączy ludzi. W 2018 r.[3] samoloty latające między ponad 500 portami lotniczymi w Europie przetransportowały ponad 1,2 mld pasażerów. Unijny sektor lotnictwa przyczynia się do integracji europejskiej i umacnia pozycję Europy jako lidera geopolitycznego.

Konektywność w transporcie lotniczym jest kluczowym czynnikiem napędzającym mobilność obywateli Unii, rozwój regionów UE i wzrost gospodarki jako całości. Wysoki poziom konektywności w transporcie lotniczym wewnątrz Unii oraz do i z Unii można najlepiej zapewnić, gdy unijny rynek transportu lotniczego oferuje równe warunki działania, a wszyscy uczestnicy rynku mogą funkcjonować w warunkach opartych na równych szansach. Występowanie zakłóceń na rynku wiąże się z ryzykiem osłabienia pozycji operatorów statków powietrznych lub portów lotniczych względem konkurentów. W efekcie może to spowodować utratę konkurencyjności tego sektora oraz utratę konektywności w transporcie lotniczym dla obywateli i przedsiębiorstw.

W szczególności istotne jest zapewnienie równych warunków działania na całym unijnym rynku transportu lotniczego, jeśli chodzi o stosowanie paliwa lotniczego. Ma ono znaczny udział w kosztach operatorów statków powietrznych, bowiem stanowi nawet 25 % kosztów operacyjnych. Wahania cen paliwa lotniczego mogą mieć ogromny wpływ na wyniki gospodarcze operatorów statków powietrznych. Ponadto różnice w cenie paliwa lotniczego w różnych lokalizacjach geograficznych, które obecnie występują między poszczególnymi unijnymi portami lotniczymi lub między portami lotniczymi w UE i poza nią, mogą zachęcać operatorów statków powietrznych do dostosowywania ich strategii tankowania paliwa z przyczyn ekonomicznych.

Stosowane są praktyki takie jak „tankering”, polegający na tym, że operatorzy statków powietrznych uzupełniają w danym porcie lotniczym więcej paliwa lotniczego niż jest im potrzebne, aby uniknąć częściowego lub pełnego tankowania paliwa w docelowym porcie lotniczym, w którym paliwo lotnicze jest droższe. Tankering powoduje wyższe spalanie paliwa niż to niezbędne, a tym samym generuje więcej emisji i zakłóca uczciwą konkurencję na unijnym rynku transportu lotniczego. Praktyka ta jest nie tylko sprzeczna z działaniami Unii na rzecz obniżenia emisyjności lotnictwa, ale też szkodzi zdrowej konkurencji między

---

1 Eurostat (lfsa_egan22d).

2 Źródło: SWD(2017) 207 final.

3 Źródło: Eurostat; Liczba miejsc pracy stworzonych pośrednio z transportu lotniczego może być nawet trzykrotnie wyższa niż liczba miejsc pracy stworzonych bezpośrednio (Komisja Europejska, 2015).

uczestnikami rynku lotniczego. Wraz z wprowadzeniem i rozwojem zrównoważonych paliw lotniczych w unijnych portach lotniczych praktykowanie tankeringu może się nasilić w wyniku wzrostu kosztów paliwa lotniczego. W odniesieniu do tankeringu niniejsze rozporządzenie ma zatem na celu przywrócenie i utrzymanie równych warunków działania w sektorze transportu lotniczego, a jednocześnie uniknięcie wszelkiego negatywnego wpływu na środowisko.

W grudniu 2020 r. Komisja przyjęła kompleksową strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności[4]. Określiła w niej cel, jakim jest zwiększenie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych. Zrównoważone paliwa lotnicze mają potencjał, by w znacznym stopniu przyczynić się do osiągnięcia zwiększonego celu klimatycznego UE na 2030 r. oraz unijnego celu w zakresie neutralności klimatycznej. Do celów niniejszej inicjatywy zrównoważone paliwa lotnicze oznaczają ciekłe paliwa typu „drop-in", którymi można zastąpić konwencjonalne paliwo lotnicze. Aby znacznie zmniejszyć emisje w sektorze lotnictwa, należy ograniczyć obecne wyłączne wykorzystywanie paliw kopalnych do silników odrzutowych i przyspieszyć przejście na innowacyjne i zrównoważone rodzaje paliwa i technologie. Choć postępy w rozwoju alternatywnych technologii napędowych dla statków powietrznych, takich jak zasilanie energią elektryczną lub wodorem, są obiecujące, potrzeba znacznych wysiłków i czasu na przygotowanie ich wprowadzenia do celów komercyjnych. Transport lotniczy musi ograniczyć ślad węglowy swoich lotów na wszystkich dystansach już do 2030 r., dlatego zrównoważone ciekłe paliwa lotnicze będą bardzo ważne. Z tego powodu konieczne jest także wprowadzenie środków w celu zwiększenia dostaw i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych w unijnych portach lotniczych.

Choć szereg ścieżek produkcji zrównoważonych paliw lotniczych jest certyfikowanych do stosowania w lotnictwie, ich wykorzystanie jest obecnie znikome ze względu na brak możliwości produkcji po przystępnych kosztach. Niezbędne jest wprowadzenie obowiązku mieszania paliw ukierunkowanego w szczególności na sektor lotnictwa, który zwiększy wykorzystanie na rynku najbardziej innowacyjnych i zrównoważonych technologii paliwowych. Pozwoli to zwiększyć skalę mocy produkcyjnych i obniżyć koszty produkcji w miarę upływu czasu. Biorąc pod uwagę, że zrównoważone paliwa lotnicze powinny stanowić co najmniej 5 % paliw lotniczych do 2030 r. i 63 % do 2050 r., jest bardzo ważne, aby technologie paliwowe wspierane na podstawie niniejszego rozporządzenia miały jak najwyższy potencjał pod względem innowacji, obniżenia emisyjności i dostępności. To nieodzowny warunek, jaki należy spełnić, aby zaspokoić przyszły popyt w sektorze lotnictwa i przyczynić się do osiągnięcia celów obniżenia emisyjności. W szczególności działania te powinny obejmować zaawansowane biopaliwa i syntetyczne paliwa lotnicze. Zwłaszcza syntetyczne paliwa lotnicze mają potencjał do zapewnienia ograniczenia emisji aż o 85 % lub więcej w porównaniu z kopalnymi paliwami lotniczymi. Te produkowane z wykorzystaniem energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i dwutlenku węgla wychwytywanego bezpośrednio z powietrza mogą ograniczyć emisje nawet o 100 % w porównaniu z kopalnymi paliwami lotniczymi. Ze wszystkich paliw uwzględnionych w niniejszej inicjatywie syntetyczne paliwa lotnicze wykazują najwyższy potencjał obniżenia emisyjności. Proces ich

[4] Źródło: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

produkcji jest także wyjątkowo zasobooszczędny, szczególnie pod względem zużycia wody, w porównaniu ze ścieżkami produkcji innych zrównoważonych paliw lotniczych. Choć syntetyczne paliwa lotnicze mogą w znacznym stopniu przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora lotnictwa, ich pojawienie się na rynku w dużych ilościach do 2030 r. jest mało prawdopodobne w związku z brakiem specjalnego wsparcia politycznego. Szacuje się bowiem, że koszty produkcji syntetycznych paliw lotniczych są obecnie 3 do 6 razy wyższe od obecnej ceny rynkowej kopalnego paliwa lotniczego. Oczekuje się, że syntetyczne paliwa lotnicze odegrają rolę w obniżeniu emisyjności tego sektora już do 2030 r. i że będą stanowić co najmniej 28 % koszyka energetycznego w lotnictwie do 2050 r., dlatego też w niniejszym rozporządzeniu należy koniecznie ustanowić specjalne dodatkowe zobowiązanie, które przyspieszy ich wprowadzenie na rynek. Ma to częściowo przyczynić się do obniżenia ryzyka związanego z inwestycjami w moce produkcyjne w zakresie produkcji syntetycznych paliw lotniczych i umożliwić zwiększenie skali tych mocy produkcyjnych.

Z uwagi na zrównoważony rozwój nie należy wspierać biopaliw pierwszej generacji, takich jak biopaliwa produkowane z roślin pastewnych oraz biopaliwa produkowane z roślin spożywczych, które mają ograniczony potencjał skalowalności i istnieją wątpliwości co do ich zrównoważonego charakteru. Gdy uprawa roślin z przeznaczeniem na produkcję biopaliw wypiera tradycyjną produkcję upraw przeznaczonych do celów spożywczych lub paszowych, mówimy o pośredniej zmianie 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. Badania wykazały, że skala tych skutków zależy od szeregu 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 produkowanych z surowców, w przypadku których obserwuje się znaczne rozszerzenie terenów produkcji na obszary zasobne w pierwiastek węgla. 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. W związku z tym nie należy promować paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych. To podejście jest zgodne z odpowiednimi unijnymi ramami polityki, w myśl których ze względów środowiskowych ogranicza się lub wręcz stopniowo wycofuje się wykorzystanie biopaliw produkowanych z roślin. Jest tak szczególnie w przypadku dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, w której ograniczono wykorzystanie biopaliw produkowanych z roślin, ponieważ oferują one ograniczone korzyści dla środowiska, mają ograniczony potencjał zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i z uwagi na fakt, że takie paliwa bezpośrednio konkurują z sektorami żywności i pasz o dostęp do surowców. Nieuwzględnienie biopaliw produkowanych z roślin powinno ponadto mieć na celu

uniknięcie ryzyka przeniesienia biopaliwa z sektora drogowego do transportu lotniczego, ponieważ mogłoby to spowolnić proces obniżania emisyjności transportu drogowego, który obecnie pozostaje zdecydowanie najbardziej zanieczyszczającym rodzajem transportu. 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.

Należy natomiast zapewnić kwalifikowalność technologii, które są najbardziej dojrzałe pod względem przemysłowym, a jednocześnie mają wysoki potencjał zrównoważonego rozwoju, takich jak zrównoważone paliwa lotnicze wytwarzane z lipidów z odpadów (surowców wymienionych w załączniku IX część B przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej), aby wprowadzić je na rynek i umożliwić ograniczenie emisji już w krótkiej perspektywie czasowej. Choć oczekuje się, że takie rozwiązanie znacznie zmniejszy emisje z sektora transportu jako całości, obecnie znaczna większość biopaliw ciekłych jest wytwarzana na potrzeby sektora drogowego. W związku z tym może nastąpić przesunięcie surowców z produkcji biopaliw w sektorze drogowym do produkcji na potrzeby sektora lotniczego, ale będzie ono ograniczone. W istocie szacuje się, że potencjalne przeniesienie w odniesieniu do biopaliw wytwarzanych z surowców wymienionych w załączniku IX część B przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej wyniesie około 3,2 % do 2030 r.[5]

Oczekuje się, że stopniowe wprowadzanie zrównoważonych paliw lotniczych na rynek transportu lotniczego spowoduje zwiększenie kosztów paliwa lotniczego dla linii lotniczych. Może to nasilić stosowane już przez operatorów statków powietrznych szkodliwe praktyki takie jak tankering. W związku z powyższym niniejszy wniosek dotyczący rozporządzenia ma na celu wyposażenie unijnego rynku lotniczego w solidne przepisy, które zapewnią możliwość stopniowego zwiększania udziału zrównoważonych paliw lotniczych w unijnych portach lotniczych bez negatywnych skutków dla konkurencyjności wewnętrznego rynku lotniczego UE.

Aby obowiązek dostarczania zrównoważonych paliw lotniczych nie stworzył zagrożenia dla równych warunków działania rynku transportu lotniczego, konieczne jest nałożenie jasnego i jednolitego zobowiązania na wszystkich dostawców paliwa lotniczego działających na unijnym rynku wewnętrznym. Ze względu na nieodłączny wymiar transgraniczny i globalny transportu lotniczego, zamiast ram wymagających transpozycji na szczeblu krajowym preferowane jest zharmonizowane rozporządzenie dotyczące sektora lotnictwa, ponieważ te pierwsze mogłyby skutkować mozaiką krajowych środków przewidujących różne wymogi i cele. Dla zapewnienia jasnej i skutecznej polityki zobowiązania dostawców paliwa lotniczego dotyczące zrównoważonych paliw lotniczych powinny być określone wyłącznie w niniejszym rozporządzeniu, które stanowi *lex specialis* dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii. Ponieważ w rozporządzeniu ustanowiono udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych, nie uniemożliwia ono liniom lotniczym ani dostawcom paliwa dążenia do

[5] Ocena skutków towarzysząca wnioskowi dotyczącemu rozporządzenia w sprawie zapewnienia równych warunków działania w obszarze zrównoważonego transportu lotniczego.

realizacji ambitniejszych celów środowiskowych ani do osiągnięcia innych korzyści gospodarczych/finansowych związanych ze zrównoważonymi paliwami lotniczymi przez uzupełnianie lub dostarczanie większych ilości zrównoważonych paliw lotniczych. W tym celu linie lotnicze powinny mieć możliwość dążenia do odpowiednich uzgodnień z dostawcami paliwa lotniczego, aby zwiększyć swoje wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych. W rozporządzeniu nie uwzględniono możliwości wymiany handlowej w odniesieniu do zrównoważonych paliw lotniczych (tzw. systemu certyfikatów zbywalnych). W przypadku wprowadzenia możliwości wymiany handlowej w dowolnym momencie w przyszłości powinna ona być regulowana solidnymi przepisami zapewniającymi integralność środowiskową systemu.

Niniejszemu rozporządzeniu powinny towarzyszyć wzmożone starania UE i jej państw członkowskich na forum ICAO o ustanowienie wiążących celów w zakresie stosowania zrównoważonych paliw lotniczych w lotnictwie międzynarodowym, w tym zawarcie strategicznego sojuszu UE na rzecz wzmocnienia łańcucha wartości produkcji zrównoważonych paliw lotniczych w UE, zwłaszcza w odniesieniu do najbardziej innowacyjnych technologii, takich jak zaawansowane biopaliwa i syntetyczne paliwa lotnicze, obejmującego w szczególności mechanizmy finansowania takie jak kontrakty na transakcje różnicowe oraz środki ułatwiające certyfikację innowacyjnych technologii w zakresie zrównoważonych paliw lotniczych.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek dotyczący rozporządzenia jest spójny z polityką UE w dziedzinie transportu lotniczego, a w szczególności z odpowiednimi przepisami składającymi się na ramy unijnego wewnętrznego rynku lotniczego. Wyznaczono w nim te same cele co w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, tj. zapewnienie liniom lotniczym w UE możliwości konkurowania na równych szansach. Proponowane rozporządzenie jest również zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/712 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, którego celem jest zapewnienie wszystkim przewoźnikom lotniczym realizującym przeloty z UE i do UE równych warunków działania.

Niniejszy wniosek dotyczący rozporządzenia jest spójny z rozporządzeniem 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 (EASA), a także w szczególności z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych. We proponowanym rozporządzeniu zawarto wymóg, aby EASA otrzymywała i przetwarzała sprawozdania od linii lotniczych, w szczególności dotyczące ilości uzupełnianego przez nie paliwa lotniczego. Zobowiązanie dotyczące ilości uzupełnianego paliwa lotniczego ustanowione na podstawie proponowanego rozporządzenia powinno być zgodne z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwa lotniczego określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012.

Proponowane rozporządzenie jest zgodne z dyrektywą w sprawie odnawialnych źródeł energii[6] (przekształcona dyrektywa w sprawie energii odnawialnej), ponieważ oczekuje się, że spowoduje ono większe wykorzystanie energii odnawialnej w transporcie lotniczym. Proponowane rozporządzenie opiera się na komponentach przepisów przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej, szczególnie jej ram zrównoważonego rozwoju. Przekształcona dyrektywa w sprawie energii odnawialnej stanowi międzysektorowe ramy określające cele dla nadrzędnych sektorów. Okazała się ona za mało skuteczna aby zwiększyć wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych z uwagi na specyfikę sektora lotnictwa, w szczególności obecną w tym sektorze silną ogólnounijną i globalną presję obniżania kosztów w wyniku konkurencji, a także wysoce zintegrowany i konkurencyjny wewnętrzny rynek lotniczy UE i jego globalny wymiar. W proponowanym rozporządzeniu określono w pełni zharmonizowane wymogi, aby zapewnić równe warunki działania dla linii lotniczych oraz uniknąć osłabiania pozycji konkurencyjnej unijnych portów lotniczych.

Proponowane rozporządzenie jest spójne z unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)[7], który ma zastosowanie do lotnictwa. Oczekuje się, że rozporządzenie będzie odpowiednio współgrało z dyrektywą EU ETS, w której przewidziano zachętę dla operatorów statków powietrznych do stosowania zrównoważonych paliw lotniczych, tj. linie lotnicze, które zgłaszają stosowanie zrównoważonych paliw lotniczych, nie są zobowiązane do przekazywania uprawnień. Oczekuje się, że planowany wkrótce przegląd dyrektywy EU ETS wzmocni jego efekty. Proponowane rozporządzenie opiera się na dyrektywie EU ETS za sprawą wzajemnego odniesienia do procesów wymaganych do celów weryfikacji sprawozdań linii lotniczych (art. 14 i 15 dyrektywy EU ETS).

Proponowane rozporządzenie jest spójne z dyrektywą w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, ale oczekuje się, że jego współoddziaływanie z tą dyrektywą będą ograniczone. W dyrektywie tej utworzono wspólne ramy środków służących rozwojowi infrastruktury paliw alternatywnych w UE. Z uwagi na fakt, że zrównoważone paliwa lotnicze stanowią zamienniki konwencjonalnego paliwa do silników odrzutowych, nie ma dużych potrzeb w zakresie zapewnienia dodatkowej infrastruktury w portach lotniczych, jednak należy zapewnić, aby infrastruktura ta była odpowiednia do celu.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Cele proponowanego rozporządzenia są także zgodne z celami Europejskiego Zielonego Ładu, mianowicie dotyczącymi ograniczenia do 2030 r. emisji na szczeblu UE o 55 % oraz osiągnięcia do 2050 r. gospodarki neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla. Ma ono zapewnić równe warunki działania uczestnikom jednolitego rynku lotnictwa oraz wyposażenie sektora lotnictwa w solidne przepisy gwarantujące jego konkurencyjność, a przy tym wprowadza większy udział zrównoważonych paliw lotniczych. Jest to zgodne z celami polityki UE dotyczącymi szybkiej odbudowy sektorów najbardziej dotkniętych kryzysem związanym z COVID-19, silnego jednolitego rynku UE sprzyjającego wysokiemu wzrostowi

[6] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych.

[7] Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie.

i poziomowi zatrudnienia. Wreszcie proponowane rozporządzenie jest zgodne z celami zakładającymi odejście od energii z paliw kopalnych na rzecz odnawialnych źródeł energii, a także poprawę bezpieczeństwa energetycznego UE dzięki ograniczeniu naszej zależności od produktów energetycznych pochodzących od państw trzecich.

## 2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

### • Podstawa prawna

Proponowane rozporządzenie ma na celu zapewnienie równych warunków działania uczestnikom jednolitego rynku lotnictwa, a także wyposażenie sektora lotnictwa w solidne przepisy gwarantujące jego konkurencyjność, przy jednoczesnym umocnieniu jego zrównoważonego charakteru. Akt prawny zawiera szczegółowe przepisy dotyczące sektora lotnictwa, co ma zapewnić uwzględnienie złożonego charakteru tego sektora.

Art. 100 ust. 2 uprawnia Unię do ustanowienia odpowiednich przepisów w sektorze transportu lotniczego.

### • Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Transport lotniczy jest niezwykle ważny dla UE, gdyż jest to wysoce zintegrowany rynek działający w ramach sieci obejmującej terytorium całej UE i nie tylko. Ponieważ wymiar transgraniczny jest nieodłącznym aspektem transportu lotniczego, wszelkie rozdrobnione ramy regulacyjne stanowią istotne utrudnienie dla podmiotów gospodarczych zajmujących się transportem lotniczym.

Konieczna jest interwencja na szczeblu UE, ponieważ na szczeblu krajowym nie można odpowiednio uwzględnić kwestii konkurencyjności wewnętrznego rynku lotniczego UE jako całości. Interwencja na szczeblu unijnym jest niezbędna szczególnie, aby uniknąć powstania mozaiki środków krajowych, które mogą prowadzić do niezamierzonych skutków. Podczas gdy celem proponowanego rozporządzenia jest przywrócenie równych warunków działania na rynku transportu lotniczego, wprowadzenie różnych poziomów zobowiązań w poszczególnych państwach członkowskich mogłoby mieć efekt odwrotny i zakłócić dalsze działanie rynku lotniczego, zachęcając operatorów statków powietrznych do szkodliwych praktyk takich jak tankering.

Ponadto, jeśli chodzi o nałożenie zobowiązania dotyczącego dostaw zrównoważonych paliw lotniczych, oczekuje się, że działanie na szczeblu unijnym, oparte na zharmonizowanych przepisach dotyczących sektora lotnictwa mających zastosowanie bezpośrednio do uczestników rynku przyniesie lepszy efekt niż środki krajowe ustanawiające różne wymogi i cele.

### • Proporcjonalność

Oczekuje się, że działanie na szczeblu UE pozwoli wytyczyć jasny kierunek polityki dla podmiotów działających na rynku zarówno w sektorze lotniczym, jak i paliwowym. Jeden jasny zestaw przepisów unijnych na szczeblu UE zapewni liniom lotniczym możliwość funkcjonowania w warunkach opartych na równych szansach w całej UE, przywracając równe warunki działania dla linii i portów lotniczych. Będzie to także jasny sygnał dla sektora

paliw lotniczych dotyczący poziomu dostaw paliwa i technologii paliwowych, w które należy inwestować. Pojedynczy zestaw przepisów oznacza również ograniczone koszty przestrzegania przepisów dla uczestników rynku.

Działanie na szczeblu unijnym w zakresie zrównoważonych paliw lotniczych przyczyni się do osiągnięcia zwiększonego unijnego celu klimatycznego określonego w Europejskim prawie o klimacie. W Planie w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. stwierdzono, że zrównoważone paliwa lotnicze mają odegrać główną rolę w ograniczeniu emisji pochodzących z lotnictwa do 2030 r. i 2050 r. oraz w osiągnięciu unijnych celów klimatycznych. W związku z tym ustanowienie przepisów unijnych dotyczących produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych umożliwia przyjęcie dostosowanego do potrzeb podejścia do realizacji tych celów. Opieranie się jedynie na środkach krajowych o prawdopodobnie różnych celach (jeśli w ogóle miałyby wyznaczone cele) powodowałoby ryzyko niewystarczającego łącznego poziomu ambicji. Niniejsza inicjatywa może również posłużyć jako wsparcie przy planowanym przeglądzie dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii dzięki zwiększeniu udziału energii odnawialnej w sektorze transportu.

Działanie na szczeblu unijnym może przynieść pozytywne skutki na szczeblu międzynarodowym. Ponieważ interwencja UE zapewni efekty na całym unijnym rynku lotnictwa i zrównoważonych paliw lotniczych, oczekuje się, że będzie bardziej zauważalna dla państw trzecich niż odosobnione inicjatywy krajowe. Prawdopodobnie łatwiej będzie też osiągnąć efekt mnożnikowy, ponieważ państwa trzecie mogą rozważyć przyjęcie podobnych środków. W rezultacie działanie to może przyspieszyć trwające w ramach ICAO prace nad wykorzystaniem zrównoważonych paliw lotniczych. Krótko mówiąc, działanie UE może pobudzić dalsze postępy w zakresie produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych poza UE, co może pomóc stworzyć równe warunki działania na szczeblu globalnym, a przy tym na większą skalę ograniczyć emisje pochodzące z transportu lotniczego.

- **Wybór instrumentu**

Niniejsza inicjatywa musi być wdrożona szybko i skutecznie, jako kluczowy produkt Europejskiego Zielonego Ładu i kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz jako niezbędny budulec w dążeniu do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych do 2030 i 2050 r., poprzez zapewnienie, aby sektor lotnictwa przyspieszył działania mające na celu obniżenie jego emisyjności bez uszczerbku dla potwierdzonych korzyści wynikających z wysoce zintegrowanego wewnętrznego rynku lotniczego. Jak wyjaśniono w sekcji 1.4 i w załączniku II, można to osiągnąć najlepiej dzięki bezpośredniemu uregulowaniu podmiotów gospodarczych na szczeblu UE rozporządzeniem dotyczącym rynku wewnętrznego. Wspólne przepisy mające zastosowanie bezpośrednio i jednakowo do uczestników rynku lotnictwa i rynku paliw w całej UE faktycznie zapewnią jasność i ujednolicenie. Ponieważ jednolity rynek lotnictwa z definicji jest zintegrowany na szczeblu unijnym, najlepiej funkcjonuje wówczas, gdy przepisy mają zastosowanie do wszystkich linii lotniczych w jednakowy sposób. Nałożenie tych samych wymogów na wszystkich uczestników rynku zmniejsza ryzyko zakłócenia konkurencji i wysyła jasny sygnał uczestnikom rynku lotniczego spoza UE oferującym loty wewnątrz UE. Jednolity

zestaw przepisów w całej Unii ustanowiony w rozporządzeniu pozwoli dać jasny i wyraźny sygnał rynkowi. Przejście na zrównoważone paliwa lotnicze wymaga znacznych inwestycji, dlatego ramy regulacyjne powinny koniecznie zapewnić pojedynczy, długoterminowy i solidny zestaw przepisów dla wszystkich inwestorów w całej UE. W szczególności należy bezwzględnie uniknąć powstania mozaiki różnych środków na szczeblu krajowym, której można by się spodziewać w przypadku wdrożenia przepisów w drodze dyrektywy międzysektorowej. Choć takie rozwiązanie sprawdziłoby się w przypadku takich rodzajów transportu jak transport drogowy czy kolejowy, nie sprawdzi się w przypadku rodzajów transportu o tak transgranicznym i globalnym wymiarze jak lotnictwo. Większość linii lotniczych działa na skalę ogólnoeuropejską lub nawet globalną. Mozaika krajowych środków transpozycji mogłaby zmniejszyć skuteczność polityki i uniemożliwić skuteczne obniżenie emisyjności transportu lotniczego. Mogłaby też zachęcać do różnych zachowań gospodarczych w sektorach lotniczym i paliwowym w poszczególnych państwach członkowskich. To z kolei mogłoby przyczynić się do stosowania praktyk mających na celu uniknięcie kosztów (np. tankeringu), które zagrażałyby funkcjonowaniu jednolitego rynku. Niniejsza inicjatywa będzie miała duży wpływ na podmioty działające w transporcie lotniczym i na wewnętrzny rynek lotniczy jako całość. Istotne jest, aby zobowiązania nałożone na wszystkie linie lotnicze miały jednakowe zastosowanie do wszystkich linii lotniczych, co można zapewnić za pomocą rozporządzenia. Dla zapewnienia skuteczności niniejszej inicjatywy równie ważne jest, aby zobowiązanie dotyczące dostaw paliwa było realizowane i egzekwowane w sposób jednolity. Różne zobowiązania dotyczące dostaw paliwa w różnych obszarach UE (np. obejmujące różne cele, różne normy w zakresie zrównoważonego rozwoju itp.) skutkowałyby różnicami w traktowaniu poszczególnych linii lotniczych i mogłyby wywołać zakłócenia konkurencji między unijnymi portami lotniczymi lub osłabić pozycję unijnych uczestników rynku lotnictwa względem konkurentów spoza UE. Niniejsza inicjatywa powinna być wdrożona za pomocą oddzielnego rozporządzenia w celu uwzględnienia specyfiki i złożoności jednolitego rynku lotnictwa.

## 3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

### • Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Jest to nowa inicjatywa. W związku z tym nie przeprowadzono żadnej oceny *ex post* ani oceny adekwatności.

### • Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Niniejszy wniosek dotyczący rozporządzenia został opracowany na podstawie kompleksowych konsultacji, które odbywały się w 2020 r. W marcu i kwietniu 2020 r. Komisja przeprowadziła konsultacje publiczne dotyczące wstępnej oceny skutków. Łącznie uzyskała informacje zwrotne od 121 uczestników: organów publicznych, przedstawicieli sektorów lotniczego i paliwowego, organizacji nienastawionych na zysk, środowiska akademickiego i obywateli. Zasadniczo w informacjach zwrotnych wyrażono poparcie dla działania regulacyjnego na szczeblu unijnym służącego zwiększeniu wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych. Komisja zorganizowała dwie rundy obrad okrągłego stołu

(w marcu i listopadzie 2020 r.), a podczas każdej z nich odbyły się sesje poświęcone debatom z udziałem zainteresowanych stron i państw członkowskich oraz sesje poświęcone debatom z udziałem samych państw członkowskich. Obrady okrągłego stołu pozwoliły uzyskać bezpośrednie opinie i przeprowadzić wymianę informacji z uczestnikami na temat potrzeby działania regulacyjnego na szczeblu unijnym dotyczącego zrównoważonych paliw lotniczych. Podczas pierwszej rundy obrad okrągłego stołu udało się zebrać cenne spostrzeżenia na temat definicji problemu, a w drugiej rundzie skoncentrowano się na wariantach strategicznych, dzięki czemu uczestnicy mogli wyrazić swoje zdanie na temat preferowanego wariantu i zaproponować zmiany w zakresie proponowanych wariantów. Otwarte konsultacje publiczne trwały przez 12 tygodni, od sierpnia do października 2020 r. Łącznie uzyskano odpowiedzi od 156 uczestników: organów publicznych, przedstawicieli sektorów lotniczego i paliwowego, organizacji pozarządowych, środowiska akademickiego i obywateli. Zasadniczo w odpowiedziach wyrażono poparcie dla działania regulacyjnego na szczeblu unijnym w celu zwiększenia wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych w formie obowiązku mieszania paliw. Udało się zebrać cenne informacje na temat preferencji respondentów co do konkretnego kształtu tego środka. Wreszcie w trakcie badania uzupełniającego prowadzonego przez wykonawcę zewnętrznego zorganizowano ukierunkowane konsultacje, aby uzyskać konkretne i szczegółowe informacje na temat funkcjonowania rynku lotniczego, sytuacji rynku paliw lotniczych, produkcji zrównoważonych paliw lotniczych i poszczególnych istniejących lub planowanych strategii wspierania wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych. Te ukierunkowane konsultacje były skoncentrowane na podmiotach działających w sektorach lotniczym i paliw lotniczych, państwach członkowskich, organizacjach nienastawionych na zysk i organizacjach lotnictwa międzynarodowego.

W trakcie realizacji tej złożonej strategii konsultacyjnej zdecydowana większość zainteresowanych stron z sektora lotniczego (linie lotnicze, porty lotnicze, producenci statków powietrznych) i sektora paliwowego, państw członkowskich i organizacji pozarządowych poparła ustanowienie zobowiązania do stosowania zrównoważonych paliw lotniczych jako skutecznego mechanizmu w zakresie polityki służącego zwiększeniu produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych oraz skutecznemu obniżeniu emisyjności sektora lotnictwa. Zainteresowane strony były stosunkowo podzielone w kwestii konkretnego kształtu tego wariantu, ale większość dostawców paliw, państw członkowskich, organizacji pozarządowych, portów lotniczych oraz niektóre linie lotnicze popierają wprowadzenie zobowiązania do stosowania zrównoważonych paliw lotniczych po stronie podaży, przy zachowaniu swobody w zakresie dystrybucji paliwa, obejmującej paliwo do silników odrzutowych dostarczane na potrzeby wszystkich lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych. Jednocześnie większość zainteresowanych stron dostrzegła potrzebę wprowadzenia środków, które zapobiegną ucieczce emisji gazów cieplarnianych i zakłóceniom na wewnętrznym rynku lotniczym. Większość zainteresowanych stron (linii lotniczych, portów lotniczych, przedstawicieli przemysłu paliwowego, organizacji pozarządowych, państw członkowskich) popiera również zapewnienie szczególnych zachęt do korzystania z odnawialnych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego. Wszystkie te środki uwzględniono w preferowanym wariancie strategicznym.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Wykonawca zewnętrzny przeprowadził badanie uzupełniające ocenę skutków będącą podstawą niniejszego wniosku. Badanie rozpoczęto w lipcu 2020 r. i zakończono na początku 2021 r. Zapewniło ono służbom Komisji cenne informacje, szczególnie umożliwiające ukształtowanie wariantów strategicznych, ocenę ich wpływu na środowisko, gospodarkę i społeczeństwo oraz zebranie opinii zainteresowanych stron, na które wniosek ma bezpośredni wpływ.

- **Ocena skutków**

Zaproponowane warianty strategiczne zorganizowano wokół wymogu regulacyjnego polegającego na zobowiązaniu do stosowania zrównoważonych paliw lotniczych. Wymóg ten umożliwia przywrócenie równych warunków działania w sektorze transportu lotniczego, jeśli chodzi o ilości uzupełnianego paliwa lotniczego, oraz utrzymanie tych warunków przy jednoczesnym zwiększaniu wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych w lotnictwie. Warianty strategiczne objęły różne sposoby zaprojektowania tego zobowiązania. Pierwsza grupa wariantów zakładała zobowiązanie dostawców paliwa do dystrybucji zrównoważonych paliw lotniczych we wszystkich unijnych portach lotniczych. Druga grupa wariantów zakładała zobowiązanie linii lotniczych do zaopatrywania się w zrównoważone paliwa lotnicze przy wylatywaniu z unijnych portów lotniczych (jeden podwariant obejmował wszystkie loty, a drugi obejmował tylko loty wewnątrzunijne). Trzecia grupa wariantów zakładała natomiast zobowiązanie dostawców paliwa do dystrybucji zrównoważonych paliw lotniczych z pewną swobodą na początku oraz zobowiązanie linii lotniczych do zaopatrywania się przed odlotem z unijnych portów lotniczych w paliwo do silników odrzutowych. Wartości docelowe w niektórych wariantach określono w ilości zrównoważonego paliwa lotniczego, a w innych wariantach – w ograniczeniu intensywności emisji $CO_2$ z paliwa do silników odrzutowych. Wszystkie warianty zawierały zachęty do stosowania odnawialnych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego. Preferowanym wariantem było nałożenie na dostawców paliwa obowiązku mieszania zrównoważonych paliw lotniczych oraz na linie lotnicze obowiązku w zakresie ilości uzupełnianego paliwa do silników odrzutowych, w tym dodatkowego obowiązku w zakresie odnawialnych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego. Wariant ten był preferowany ze względu na fakt, iż umożliwia zapewnienie równych warunków działania na rynku transportu lotniczego, przy jednoczesnym znacznym zwiększeniu produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych.

Preferowany wariant strategiczny umożliwia utrzymanie konkurencyjności sektora transportu lotniczego i prowadzi do znacznego zmniejszenia emisji $CO_2$ w sektorze lotnictwa, tj. o około 60–61 % do 2050 r. w porównaniu ze scenariuszem odniesienia. Emisje zanieczyszczeń powietrza spadną o około 9 % do 2050 r. w porównaniu ze scenariuszem odniesienia. Ogólnie rzecz biorąc, koszty środowiskowe lotnictwa (związane z emisjami $CO_2$ i zanieczyszczeń powietrza) zmniejszą się o około 87–88 mld EUR w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, wyrażone jako wartość bieżąca w latach 2021–2050. Moce produkcyjne w zakresie produkcji zrównoważonych paliw lotniczych wzrosną do 2050 r. o dodatkowe 25,5–25,6 Mt. Pojawienie się zrównoważonych paliw lotniczych na rynku prowadzi do znacznego

zmniejszenia zależności lotnictwa od paliw kopalnych do silników odrzutowych, których zużycie do 2050 r. spadnie o 65 % w porównaniu ze scenariuszem odniesienia. Bezpieczeństwo energetyczne UE poprawia się, ponieważ zmniejsza się import energii ze źródeł kopalnych z państw trzecich, a wykorzystywane do produkcji zrównoważonych paliw lotniczych surowce i energia elektryczna ze źródeł odnawialnych są pozyskiwane w UE (zrównoważone paliwa lotnicze produkowane w UE stanowią 92 % całkowitego zużycia zrównoważonych paliw lotniczych w 2050 r.). W ramach preferowanego wariantu strategicznego technologie zrównoważonych paliw lotniczych o najwyższym potencjale obniżenia emisyjności pojawią się na rynku w znacznych ilościach wcześniej niż w przypadku braku działań politycznych. Ceny zrównoważonych paliw lotniczych spadną w porównaniu z obecnymi szacunkami, co z czasem przyczyni się do zmniejszenia różnicy w cenie w porównaniu z paliwem kopalnym do silników odrzutowych. Preferowane warianty strategiczne prowadzą do tworzenia miejsc pracy netto w UE, tj. do utworzenia około 202 100 dodatkowych miejsc pracy w porównaniu ze scenariuszem odniesienia. Wreszcie ograniczenie zanieczyszczenia powietrza ma pozytywny wpływ na zdrowie publiczne (tj. spadek kosztów zewnętrznych wynikających z zanieczyszczenia powietrza o około 1,5 mld EUR w latach 2021–2050 w porównaniu ze scenariuszem odniesienia).

Ogólnie warianty strategiczne C1 i C2 doprowadzą do zwiększenia kosztów o 20,3 mld EUR (C1) i 14,6 mld EUR (C2) w stosunku do scenariusza odniesienia w latach 2021–2050. Koszty te w znacznej mierze wynikają ze wzrostu kosztów paliwa do silników odrzutowych w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, tj. o 103,5 mld EUR (C1) i o 88,2 mld EUR (C2), wyrażonego w wartości bieżącej w latach 2021–2050. Ten wzrost kosztów paliwa przełoży się na opłaty lotnicze, które według szacunków do 2050 r. zwiększą się o około 8,1–8,2 %. Wyższe opłaty doprowadzą do nieznacznego zmniejszenia łącznej liczby pasażerów transportu lotniczego w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, która mimo to nadal będzie wzrastać aż o 77 % do 2050 r. w porównaniu z 2015 r. Spowoduje to zmniejszenie kapitału i kosztów operacyjnych dla transportu lotniczego w stosunku do scenariusza odniesienia, tj. o 84 mld EUR (C1) i o 74,5 mld EUR (C2). Dodatkowe koszty logistyczne wyniosą 0,19 mld EUR (C1 i C2). Linie lotnicze poniosą też wyższe o 0,34 mld EUR (C1 i C2) koszty sprawozdawczości w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, wyrażone w wartości bieżącej w latach 2021–2050. Jeśli chodzi o producentów zrównoważonych paliw lotniczych, potrzeby inwestycyjne w okresie 2021–2050 szacuje się na poziomie około 10,4–10,5 mld EUR. Aby bowiem zaspokoić niezbędne moce produkcyjne w zakresie produkcji zrównoważonych paliw lotniczych, do 2050 r. należy zbudować w UE 104–106 dodatkowych zakładów produkcyjnych zrównoważonych paliw lotniczych.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

W proponowanym rozporządzeniu starano się uniknąć nakładania nadmiernego obciążenia na podmioty gospodarcze poprzez zmniejszenie kosztów przestrzegania przepisów. W szczególności w okresie pierwszych pięciu lat stosowania rozporządzenia zapewniono pewną elastyczność w zakresie sposobu, w jaki dostawcy paliwa lotniczego mogą wypełnić zobowiązanie dotyczące dostaw zrównoważonych paliw lotniczych. Oczekuje się, że pozwoli to zmniejszyć koszty logistyczne i uniknąć zwiększenia kosztów zrównoważonych paliw

lotniczych. Paliwo lotnicze stanowi znaczną część kosztów operacyjnych operatorów statków powietrznych, dlatego oczekuje się, że takie rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na ich konkurencyjność.

- **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek nie ma wpływu prawa podstawowe.

## 4. WPŁYW NA BUDŻET

Wpływ na budżet jest związany przede wszystkim z przeglądem sprawozdań i oceną przestrzegania przepisów przez podmioty gospodarcze, na które nałożono zobowiązania, a także od rocznych sprawozdań przedstawianych Komisji przez EASA. Powyższe są szczegółowo oceniane w ramach oceny skutków finansowych regulacji. Decyzje dotyczące rozwoju technologii informacyjnej i zamówień publicznych będą podlegały zatwierdzeniu przez Radę Komisji Europejskiej ds. Technologii Informacyjnej i Cyberbezpieczeństwa.

## 5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Proponowane rozporządzenie obejmuje systemy monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji, które pozwolą zapewnić jego prawidłowe wdrożenie. W szczególności operatorzy statków powietrznych i dostawcy paliwa będą zobowiązani do przedstawiania rocznych sprawozdań. Sprawozdania te będą weryfikowane przez niezależne organy, a ponadto przeprowadzana będzie ocena przestrzegania przepisów przez operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa, aby ustalić, czy wypełnili oni swoje odpowiednie zobowiązania. Ponadto EASA będzie przedkładać Komisji roczne sprawozdania w szczególności dotyczące przestrzegania przepisów przez podmioty gospodarcze oraz sytuacji rynku lotnictwa i zrównoważonych paliw lotniczych. Wreszcie co najmniej raz na pięć lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja będzie przedstawiała sprawozdania 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 niniejszego rozporządzenia na inne źródła energii, a także dotyczące ewentualnej potrzeby dostosowania konkretnych elementów proponowanego rozporządzenia.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W art. 1 wniosku opisano przedmiot proponowanego rozporządzenia, które ustanawia zharmonizowane przepisy mające na celu utrzymanie konkurencyjnych i równych warunków działania na unijnym wewnętrznym rynku lotniczym, przy jednoczesnym zwiększeniu wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych przez operatorów statków powietrznych i dystrybucji zrównoważonych paliw lotniczych w unijnych portach lotniczych. W art. 2 określono zakres stosowania rozporządzenia. W art. 3 przedstawiono szereg definicji ważnych terminów zastosowanych w rozporządzeniu. W art. 4 nałożono na dostawców paliwa lotniczego zobowiązanie do zapewnienia udziału minimalnego zrównoważonych paliw lotniczych, w tym udziału minimalnego paliwa syntetycznego, we wszystkich rodzajach paliwa lotniczego dostępnych dla operatorów statków powietrznych w unijnych portach

lotniczych. W art. 5 nałożono na operatorów statków powietrznych zobowiązanie do zapewnienia, aby roczne ilości uzupełnianego paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym wynosiły co najmniej 90 % ilości paliwa potrzebnego rocznie. W art. 6 określono zobowiązanie dla unijnych portów lotniczych do zapewnienia infrastruktury niezbędnej do ułatwienia operatorom statków powietrznych dostępu do paliw lotniczych obejmujących udziały zrównoważonych paliw lotniczych. W art. 7 określono obowiązek sprawozdawczy dla operatorów statków powietrznych. W art. 8 określono przepisy dotyczące zgłaszania wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych w ramach więcej niż jednego systemu dotyczącego gazów cieplarnianych. W art. 9 określono obowiązek sprawozdawczy dla dostawców paliwa lotniczego. W art. 10 określono przepisy dotyczące właściwych organów wyznaczonych przez państwa członkowskie w celu zapewnienia egzekwowania niniejszego rozporządzenia. W art. 11 ustanowiono przepisy dotyczące grzywien administracyjnych. W art. 12 nałożono na EASA zobowiązanie do publikowania rocznego sprawozdania technicznego na podstawie rocznych sprawozdań przedkładanych przez operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa. W art. 13 ustanowiono pięcioletni okres przejściowy, w którym dostawcy paliwa lotniczego mogą dostarczać udział minimalny zrównoważonego paliwa lotniczego określony jako średnia wszystkich paliw lotniczych dostarczonych przez nich we wszystkich unijnych portach lotniczych w danym okresie sprawozdawczym. W art. 14 określono zobowiązanie Komisji do przedstawiania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie co najmniej raz na pięć lat sprawozdań na temat szeregu aspektów związanych ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia. W art. 15 określono postanowienia dotyczące wejścia rozporządzenia w życie. W załączniku I określono udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych, w tym udziały minimalne paliwa syntetycznego, w dostarczanych rodzajach paliwa lotniczego, a w załączniku II przedstawiono wzór dokumentu na potrzeby realizacji obowiązku sprawozdawczego operatorów statków powietrznych.

2021/0205 (COD)

Wniosek

# 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-Społecznego[8],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[9],

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.

(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

[8] Dz.U. C […] z […], s. […].
[9] Dz.U. C […] z […], s. […].

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 porozumieniami 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, które stanowi znaczną część kosztów operatorów statków powietrznych. Różnice w cenie paliwa mogą mieć znaczny negatywny wpływ na wyniki gospodarcze operatorów statków powietrznych oraz 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 niepotrzebnej szkody 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 i 2050 r.

(7) W przyjętym przez Komisję w grudniu 2020 r. komunikacie pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”[10] 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, zrównoważone paliwa lotnicze 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) Zrównoważone paliwa lotnicze to ciekłe paliwa typu „drop-in”, mogące w pełni zastąpić konwencjonalne paliwa lotnicze i kompatybilne z istniejącymi silnikami statków powietrznych. Na szczeblu globalnym certyfikowanych jest szereg ścieżek produkcji zrównoważonych paliw lotniczych do zastosowań w lotnictwie cywilnym lub wojskowym. Pod względem technologicznym zrównoważone paliwa lotnicze 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 zrównoważone paliwa lotnicze mogą przyczynić się do obniżenia zawartości substancji aromatycznych paliwa końcowego stosowanego przez operatora, a tym samym pomogą zmniejszyć emisje inne niż $CO_2$. 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 zrównoważonych paliw lotniczych na rynek transportu lotniczego będzie wiązało się z dodatkowym kosztem paliwa dla linii lotniczych, ponieważ produkcja takich technologii paliwowych jest na tę chwilę 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 zrównoważonych paliw lotniczych na konkurencyjność sektora lotnictwa poprzez określenie zharmonizowanych wymogów w całej Unii.

(10) Na szczeblu globalnym zrównoważone paliwa lotnicze są regulowane przez ICAO. W szczególności ICAO ustanawia szczegółowe wymogi dotyczące zrównoważonego charakteru, identyfikowalności i rozliczania zrównoważonych paliw lotniczych do stosowania podczas lotów objętych mechanizmem kompensacji i redukcji $CO_2$ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Choć w CORSIA przewidziano zachęty, a zrównoważone paliwa lotnicze uważa się za integralny filar prac nad wykonalnością

[10] 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.

długoterminowego ambitnego celu wyznaczonego dla lotnictwa międzynarodowego, na chwilę obecną nie ma żadnego obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych podczas lotów międzynarodowych. Kompleksowe wielostronne lub dwustronne porozumienia w zakresie transportu lotniczego 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 zrównoważonych paliw lotniczych.

(11) Na szczeblu unijnym ogólne przepisy dotyczące energii odnawialnej na potrzeby sektora transportu określono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001[11]. W przeszłości takie horyzontalne międzysektorowe ramy regulacyjne okazały się nieskuteczne pod względem przeprowadzenia przejścia z paliw kopalnych na zrównoważone paliwo lotnicze 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, a przy tym – w porównaniu z innymi rodzajami transportu – jest to w pełni zintegrowany europejski rynek transportowy, aby skutecznie pobudzić stosowanie zrównoważonych paliw lotniczych, 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 zrównoważonych paliw lotniczych będą określały bardzo różne cele. W takim przypadku należałoby spodziewać się dalszego nasilenia problemów związanych z równymi warunkami działania w transporcie lotniczym.

(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 dzięki uwzględnieniu szczególnych potrzeb i wymogów związanych 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 mających na celu uniknięcie kosztów związanych z tankowaniem paliwa.

(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 zrównoważonych paliw lotniczych w unijnych portach lotniczych bez negatywnych skutków dla konkurencyjności wewnętrznego rynku lotniczego UE.

[11] 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) 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 zrównoważonych paliw lotniczych. Cele te należy sformułować starannie, biorąc pod uwagę ogólne cele prawidłowo funkcjonującego rynku transportu lotniczego, potrzebę obniżenia emisyjności sektora lotnictwa i obecną sytuację przemysłu zrównoważonych paliw lotniczych.

(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, 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 zapewnienia bezpieczeństwa 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 rozporządzenia powinien jednak obejmować co najmniej 95 % łącznego ruchu rozpoczynającego się w portach lotniczych w Unii. 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 zrównoważonych paliw lotniczych o wysokim potencjale w zakresie zrównoważonego rozwoju, doprowadzenie do komercyjnego wykorzystania i wysoki potencjał w zakresie innowacyjności i rozwoju umożliwiający sprostanie przyszłym potrzebom. Powinno to sprzyjać budowaniu innowacyjnego i konkurencyjnego rynku paliw oraz zapewnić odpowiednie dostawy zrównoważonych paliw lotniczych 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 poziomy ochrony środowiska. W tym celu należy zapewnić kwalifikowalność zrównoważonych paliw lotniczych produkowanych z surowców wymienionych w załączniku IX część A i B dyrektywy (UE) 2018/2001 oraz syntetycznych paliw lotniczych. Kluczowe znaczenie mają w szczególności zrównoważone paliwa lotnicze 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.

(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 niniejszego rozporządzenia pozwala także zminimalizować ewentualne ryzyko spowolnienia procesu obniżania emisyjności transportu drogowego, które 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) Niezbędne jest wprowadzenie pojedynczych, jasnych i solidnych ram zrównoważonego rozwoju w celu zapewnienia pewności dla podmiotów działających w przemyśle lotniczym i paliwowym co do kwalifikowalności zrównoważonych paliw lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić spójność z innymi powiązanymi strategiami politycznymi UE, kwalifikowalność zrównoważonych paliw lotniczych należy określić na podstawie ich zgodności z kryteriami zrównoważonego rozwoju ustanowionymi w art. 29 dyrektywy 2018/2001[12].

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr

(19) Celem niniejszego rozporządzenia powinno być zapewnienie operatorom statków powietrznych możliwości konkurowania w warunkach opartych na równych szansach pod względem dostępu do zrównoważonych paliw lotniczych. Aby uniknąć jakichkolwiek zakłóceń na rynku przewozów lotniczych, wszystkim unijnym portom lotniczym objętym niniejszym rozporządzeniem należy dostarczać jednakowe udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych. Choć uczestnicy rynku mogą dostarczać i stosować większe ilości zrównoważonych paliw, niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić, aby obowiązkowe udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych były takie same we wszystkich portach lotniczych objętych rozporządzeniem. Zastępuje ono wszelkie wymogi ustanowione pośrednio lub bezpośrednio na szczeblu krajowym lub regionalnym zobowiązujące operatorów statków powietrznych lub dostawców paliwa lotniczego do wykorzystywania lub dostarczania zrównoważonych paliw lotniczych w wartościach docelowych innych niż te przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. 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 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 ograniczyć emisje nawet o 100 % w porównaniu z konwencjonalnym paliwem lotniczym. Okazują się one też znacznie korzystniejsze w porównaniu z innymi rodzajami zrównoważonych paliw lotniczych, 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. W ramach przyszłych przeglądów niniejszego rozporządzenia można rozważyć włączenie w jego zakres innych rodzajów paliw syntetycznych, na przykład niskoemisyjnych paliw syntetycznych zapewniających znaczne zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, jeżeli takie paliwa zostaną zdefiniowane w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii.

(20) Niezbędne jest zapewnienie, aby udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych 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 zrównoważonych paliw lotniczych 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 zrównoważonych paliw lotniczych, warunki niniejszego rozporządzenia powinny być stabilne w długim okresie.

(21) Wraz z wprowadzeniem i rozwojem zrównoważonych paliw lotniczych 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. Praktyki te są sprzeczne z celami obniżenia emisyjności

sektora lotnictwa, ponieważ większa masa statku powietrznego powoduje większe 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, z uwzględnieniem niezbędnej zgodności z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa lotu. 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. Ponieważ w rozporządzeniu nie określono udziału maksymalnego zrównoważonych paliw lotniczych we wszystkich paliwach lotniczych, linie lotnicze i dostawcy paliwa mogą realizować bardziej ambitną politykę w zakresie ochrony środowiska, w większym stopniu wykorzystując i dostarczając zrównoważone paliwa lotnicze w całej sieci operacji, unikając przy tym tankeringu.

(22) Porty lotnicze objęte niniejszym rozporządzeniem powinny zapewnić dostępność całej infrastruktury niezbędnej do realizacji dostaw, przechowywania i tankowania zrównoważonych paliw lotniczych, tak aby nie stwarzała ona przeszkód w wykorzystaniu zrównoważonych paliw lotniczych. W stosownych przypadkach EASA powinna mieć możliwość żądania od unijnego portu lotniczego udzielenia informacji na temat dostępnej infrastruktury umożliwiającej sprawną dystrybucję i sprawne tankowanie zrównoważonych paliw lotniczych przez operatorów statków powietrznych. Rolą EASA powinno być stanowienie wspólnego punktu kontaktowego dla portów i linii lotniczych w przypadku konieczności uzyskania wyjaśnień technicznych dotyczących dostępności infrastruktury paliwowej.

(23) Operatorzy statków powietrznych powinni być zobowiązani do przedkładania EASA rocznych sprawozdań dotyczących ich zakupów zrównoważonego paliwa lotniczego, a także charakterystyki tego paliwa. Należy przekazywać informacje na temat charakterystyki nabywanych zrównoważonych paliw lotniczych, 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 bieżącej ilości paliwa uzupełnianego przez nich w poszczególnych unijnych portach lotniczych, potwierdzających, że nie stosują oni tankeringu. Sprawozdania powinny być weryfikowane przez niezależnych weryfikatorów i przekazywane EASA w celu monitorowania i oceny zgodności. Weryfikatorzy powinni stwierdzać prawidłowość ilości paliwa potrzebnego rocznie zgłaszanego przez operatorów za pomocą narzędzia zatwierdzonego przez Komisję.

(25) Dostawców paliwa lotniczego należy zobowiązać do przedkładania w unijnej bazie danych, o której mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2018/2001, rocznych sprawozdań dotyczących ich dostaw paliwa lotniczego, w tym zrównoważonych paliw lotniczych. EASA powinna przedkładać Komisji roczne sprawozdania dotyczące wypełniania przez operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa lotniczego ich odpowiednich zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia. Ważne jest, aby Komisja miała jasny pogląd na poziom przestrzegania przepisów rozporządzenia.

(26) Nie jest to możliwe bez dodatkowych procedur umożliwiających dokładne stwierdzenie, czy operatorzy statków powietrznych faktycznie uzupełnili swoje zbiorniki paliwem z uwzględnieniem udziałów zrównoważonych paliw lotniczych w danych unijnych portach lotniczych. W związku z tym operatorzy statków powietrznych powinni mieć możliwość zgłaszania swojego wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych na podstawie danych dotyczących zakupów. Operatorzy statków powietrznych powinni być uprawnieni do otrzymywania od dostawców paliwa lotniczego informacji niezbędnych do zgłaszania zakupów zrównoważonych paliw lotniczych.

(27) Istotne jest, aby operatorzy statków powietrznych mogli zgłaszać wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych, takich jak unijny system handlu uprawnieniami do emisji lub CORSIA, w zależności od trasy lotu. 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 zrównoważonych paliw lotniczych tylko raz. Należy żądać od dostawców paliwa przedstawiania operatorom statków powietrznych nieodpłatnie wszelkich informacji dotyczących właściwości zrównoważonego paliwa lotniczego sprzedanego danemu operatorowi statku powietrznego oraz informacji istotnych dla operatorów statków powietrznych w celu 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 szkody wyrządzonej środowisku naturalnemu i uszczerbku dla równych warunków działania rynku wewnętrznego spowodowanego nieprzestrzeganiem przepisów. Przy nakładaniu grzywien administracyjnych organy powinny uwzględniać zmiany w cenie paliwa lotniczego i zrównoważonego paliwa lotniczego w danym roku sprawozdawczym.

(29) Oprócz kar dla dostawców, którzy nie przestrzegają wartości docelowych określonych w niniejszym rozporządzeniu, należy również nakładać na nich zobowiązanie dostarczenia na rynek brakujących kwot w kolejnym roku.

(30) Niniejsze rozporządzenie powinno zawierać przepisy dotyczące okresowych sprawozdań dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących zmian na rynku lotnictwa i rynku paliw, skuteczności kluczowych elementów rozporządzenia, takich jak udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych, wysokości grzywien administracyjnych czy zmiany polityki w zakresie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych na szczeblu międzynarodowym. Powyższe elementy są kluczowe dla jasnego przedstawienia sytuacji rynku zrównoważonych paliw lotniczych i powinny być brane pod uwagę przy rozważaniu przeglądu rozporządzenia.

(31) Należy ustanowić pięcioletni 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 zrównoważonego paliwa lotniczego może być stosowane do kompensowania niższych udziałów

zrównoważonych paliw lotniczych lub ograniczonej dostępności konwencjonalnego paliwa lotniczego w innych portach lotniczych.

(32) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie utrzymanie równych warunków działania na unijnym rynku transportu lotniczego przy jednoczesnym zwiększeniu wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych, 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**

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

*Artykuł 3*

**Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

– „unijny port lotniczy” oznacza port lotniczy zdefiniowany w art. 2 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE[13], w którym przepływ pasażerów przekroczył 1 mln pasażerów lub w którym ruch towarowy przekroczył 100 000 ton w okresie sprawozdawczym i który nie znajduje się w żadnym z regionów najbardziej oddalonych wymienionych w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;

– „operator statku powietrznego” oznacza osobę, która w okresie sprawozdawczym zrealizowała co najmniej 729 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 bądź lotów w ramach lotnictwa korporacyjnego;

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

– „paliwo lotnicze” oznacza paliwo wytworzone do celów bezpośredniego wykorzystania przez statki powietrzne;

– „zrównoważone paliwa lotnicze” („SAF”) oznaczają paliwa lotnicze typu „drop-in” będące syntetycznymi paliwami lotniczymi, zaawansowanymi biopaliwami zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub biopaliwami wytworzonymi z surowców wymienionych w załączniku IX część B do tej dyrektywy, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i emisji gazów cieplarnianych określone w art. 29 ust. 2–7 tej dyrektywy oraz są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy;

– „partia” oznacza ilość zrównoważonych paliw lotniczych, którą można zidentyfikować za pomocą numeru i którą można wyśledzić;

– „emisje w całym cyklu życia” oznaczają wyrażone w ekwiwalencie dwutlenku węgla emisje pochodzące ze zrównoważonych paliw lotniczych, 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 będące paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego, zgodnie z definicją określoną w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, wykorzystywane w lotnictwie;

– „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 niezbędnego do realizacji wszystkich komercyjnych lotów w ramach transportu lotniczego realizowanych przez operatora statku powietrznego, rozpoczynających się w danym unijnym porcie lotniczym w okresie sprawozdawczym;

– „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 zrównoważonych paliw lotniczych.

*Artykuł 4*

**Udział zrównoważonych paliw lotniczych dostępnych w unijnych portach lotniczych**

Dostawcy paliwa lotniczego zapewniają udział minimalny zrównoważonych paliw lotniczych, 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.

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, musi co najmniej uzupełnić ten brak w kolejnym okresie sprawozdawczym.

*Artykuł 5*

**Zobowiązanie operatorów statków powietrznych do tankowania paliwa**

Roczne ilości uzupełnianego paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym przez danego operatora statku powietrznego muszą wynosić co najmniej 90 % ilości paliwa potrzebnego rocznie.

*Artykuł 6*

**Zobowiązania unijnych portów lotniczych do zapewnienia infrastruktury**

Unijne porty lotnicze podejmują niezbędne działania w celu ułatwienia operatorom statków powietrznych dostępu do paliw lotniczych obejmujących udziały zrównoważonych paliw lotniczych zgodnie z załącznikiem I oraz zapewniają infrastrukturę niezbędną do organizowania dostaw, przechowywania i uzupełniania takich paliw.

W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych zgłaszają Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) trudności z dostępem do paliw lotniczych zawierających zrównoważone paliwa lotnicze w danym unijnym porcie lotniczym wynikające z braku odpowiedniej infrastruktury portu lotniczego, Agencja może zażądać od danego unijnego portu lotniczego przedstawienia niezbędnych informacji w celu udowodnienia zgodności z ust. 1. Zainteresowane unijne porty lotnicze przedstawiają te informacje bez zbędnej zwłoki.

Agencja ocenia otrzymane informacje i informuje Komisję, jeżeli na ich podstawie można wywnioskować, że dany unijny port lotniczy nie spełnia swoich zobowiązań. Unijne porty lotnicze wprowadzają niezbędne środki w celu zidentyfikowania braku odpowiedniej infrastruktury portu lotniczego i zaradzenia temu brakowi w terminie 5 lat od daty wejścia w życie rozporządzenia lub od roku, w którym dany port lotniczy przekroczył jeden z progów określonych w art. 3 lit. a).

*Artykuł 7*

**Obowiązek sprawozdawczy operatorów statków powietrznych**

Do dnia 31 marca każdego roku sprawozdawczego operatorzy statków powietrznych przedkładają Agencji następujące informacje:

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 zrównoważonych paliw lotniczych zakupionych od dostawców paliwa lotniczego na potrzeby realizacji ich lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, wyrażoną w tonach;

e) w odniesieniu do każdego zakupu zrównoważonego paliwa lotniczego – nazwę dostawcy paliwa lotniczego, jego zakupioną ilość wyrażoną w tonach, technologię konwersji, charakterystykę i pochodzenie surowców wykorzystanych do jego produkcji oraz emisje w całym cyklu życia zrównoważonego paliwa lotniczego. W przypadku gdy jeden zakup obejmuje zrównoważone paliwa lotnicze o różnej charakterystyce, w sprawozdaniu zawiera się informacje dotyczące każdego rodzaju zrównoważonego paliwa lotniczego.

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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE[14] oraz w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/2067[15].

*Artykuł 8*

**Zgłaszanie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych przez operatorów statków powietrznych**

Operatorzy statków powietrznych nie mogą ubiegać się o korzyści wynikające z zastosowania identycznej partii zrównoważonych paliw lotniczych w ramach dwóch lub większej liczby systemów dotyczących 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 zrównoważonych paliw lotniczych;

b) oświadczenie, że nie zgłosili tych samych partii zrównoważonych paliw lotniczych w ramach dwóch lub większej liczby systemów.

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

[14] Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie.

[15] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2067 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie weryfikacji danych oraz akredytacji weryfikatorów na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 94).

*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 zrównoważonego paliwa lotniczego dostarczonego w każdym unijnym porcie lotniczym oraz w odniesieniu do każdego rodzaju zrównoważonego paliwa lotniczego – informacje wyszczególnione w lit. c);

c) emisje w całym cyklu życia, pochodzenie surowców i proces konwersji każdego rodzaju zrównoważonego paliwa lotniczego dostarczonego w unijnych portach lotniczych.

Agencja ma dostęp do unijnej bazy danych i 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 na operatorów statków powietrznych, unijne porty lotnicze i dostawców paliwa. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

**2)** Agencja wysyła właściwym organom państw członkowskich dane otrzymane zgodnie z art. 7 i 9. Ponadto 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)** Właściwe organy w odniesieniu do operatorów statków powietrznych określa się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 748/2009[16].

4) Właściwe organy w odniesieniu do unijnych portów lotniczych określa się na podstawie odpowiedniej właściwości miejscowej.

5) Właściwe organy w odniesieniu do dostawców paliwa lotniczego określa się według państwa członkowskiego, w którym mają główną siedzibę.

*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

[16] 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.

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 grzywny administracyjnej. Wysokość tej grzywny 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 zrównoważonych paliw lotniczych, podlegał karze grzywny administracyjnej. Wysokość tej grzywny powinna wynosić co najmniej dwukrotność różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną zrównoważonego paliwa lotniczego 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 grzywny administracyjnej. Wysokość tej grzywny 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 grzywny administracyjnej, o której mowa w ust. 3 i 4, właściwy organ wyjaśnia metodę zastosowaną do ustalenia ceny paliwa lotniczego, zrównoważonego paliwa lotniczego i syntetycznego paliwa lotniczego na rynku unijnym, na podstawie weryfikowalnych i obiektywnych kryteriów.

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 zrównoważonych paliw lotniczych 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 grzywien administracyjnych. Państwa członkowskie przekazują kwotę zebraną z grzywien administracyjnych jako wkład w instrument inwestycyjny na rzecz zielonej transformacji w ramach InvestEU, w formie dopłaty uzupełniającej gwarancję UE.

*Artykuł 12*

**Gromadzenie i publikowanie danych**

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

a) ilość zrównoważonego paliwa lotniczego zakupionego przez operatorów statków powietrznych na poziomie Unii w wartościach zagregowanych, na

potrzeby lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, oraz w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;

b) ilość zrównoważonego paliwa lotniczego i syntetycznego paliwa lotniczego dostarczonego na poziomie Unii w wartościach zagregowanych oraz w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;

c) informacje dotyczące sytuacji na rynku, w tym cen, a także tendencji w zakresie produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych w Unii;

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 zrównoważonego paliwa lotniczego zakupionego przez operatorów statków powietrznych na potrzeby lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych.

*Artykuł 13*

**Okres przejściowy**

Na zasadzie odstępstwa od art. 4 od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. w każdym okresie sprawozdawczym dostawca paliwa lotniczego może dostarczać udział minimalny zrównoważonego paliwa lotniczego określony w załączniku I jako średnia ważona wszystkich paliw lotniczych dostarczonych przez niego we wszystkich unijnych portach lotniczych w danym okresie sprawozdawczym.

*Artykuł 14*

**Sprawozdania i przegląd**

Do dnia 1 stycznia 2028 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 niniejszego rozporządzenia na inne źródła energii oraz inne rodzaje paliw syntetycznych zdefiniowanych w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii, a także dotyczące ewentualnego przeglądu udziałów minimalnych określonych w art. 4 i załączniku I oraz poziomu kar administracyjnych. Sprawozdanie to zawiera informacje, o ile są dostępne, na temat opracowania na szczeblu ICAO ewentualnych ram polityki w zakresie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych. W sprawozdaniu przedstawia się także informacje na temat postępów technologicznych w obszarze badań naukowych i innowacji w sektorze lotniczym istotnych dla zrównoważonych paliw lotniczych, w tym dotyczących ograniczenia emisji innych niż emisje $CO_2$. 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 zrównoważonych paliw lotniczych.

*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* | *W imieniu Rady* |
| *Przewodniczący* | *Przewodniczący* |