



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-4-26

Druk nr 2236

Warszawa, 9 lutego 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam
Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych
został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 21 w ust. 2 w pkt 30 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 31 w brzmieniu:

„31) sprawowanie nadzoru nad stosowaniem zharmonizowanych przepisów dotyczących upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2023/2405”, przez:

- a) operatorów statków powietrznych w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia nr 2023/2405 i osoby, o których mowa w art. 2 ust. 3 tego rozporządzenia, które dokonały powiadomienia, o którym mowa w tym przepisie, zwanych dalej „operatorami statków powietrznych”,
- b) organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi w rozumieniu art. 3 pkt 2 rozporządzenia nr 2023/2405.”;

2) w art. 21a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 66e ust. 1, art. 145a ust. 1, art. 191 ust. 5 i art. 193 ust. 1 i 2, przedstawiane Prezesowi Urzędu dokumenty,

¹⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, Dz. Urz. UE L 2024/90126 z 26.02.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90825 z 16.10.2025).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska oraz ustawę z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biopaliwach ciekłych.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 2024/90126 z 26.02.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90825 z 16.10.2025.

o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być składane w języku angielskim.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 66e ust. 1, art. 193 ust. 1 i 2, dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być kopiami.”;

3) po art. 66b dodaje się art. 66c–66i w brzmieniu:

„Art. 66c. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o traktowaniu portu lotniczego nieobjętego zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 zgodnie z art. 2 ust. 2 akapit pierwszy tego rozporządzenia.

Art. 66d. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym nieobjętym zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o traktowaniu tego portu lotniczego jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, jeżeli zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia.

Art. 66e. 1. Prezes Urzędu, na wniosek operatora statku powietrznego, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o tymczasowym zwolnieniu z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, albo o przedłużeniu zwolnienia z tego obowiązku, jeżeli zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 2023/2405, uwzględniając wytyczne, o których mowa w art. 5 ust. 11 tego rozporządzenia.

2. Domniemywa się, że wniosek, o którym mowa w ust. 1, został złożony zgodnie z zasadami reprezentacji lub przez osobę należycie umocowaną.

3. Operator statku powietrznego może złożyć wniosek, o którym mowa w ust. 1, również za pomocą systemu teleinformatycznego EASA dotyczącego zrównoważonego rozwoju, co jest równoznaczne ze złożeniem tego wniosku do Prezesa Urzędu.

4. Decyzję administracyjną w przedmiocie tymczasowego zwolnienia albo przedłużenia tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, a także pisma w postępowaniu administracyjnym w tych sprawach doręcza się na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu.

5. W sprawach dotyczących tymczasowego zwolnienia albo przedłużenia tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, 1795 i 1826).

6. Prezes Urzędu cofa tymczasowe zwolnienie albo przedłużenie tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, w przypadku i na zasadach określonych w art. 5 ust. 9 rozporządzenia nr 2023/2405.

Art. 66f. 1. Prezes Urzędu, w ramach nadzoru nad realizacją obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, może żądać od operatora statku powietrznego przedstawienia dokumentów lub informacji służących weryfikacji realizacji tego obowiązku.

2. Dokumenty lub informacje, o których mowa w ust. 1, mogą być przekazywane w języku polskim lub angielskim. Na wniosek Prezesa Urzędu dokumenty i informacje przekazywane w innym języku powinny zostać przetłumaczone przez operatora statku powietrznego na język polski albo angielski.

3. W celu wykazania realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, operator statku powietrznego jest obowiązany przechowywać dokumenty lub informacje, o których mowa w ust. 1, przez okres 5 lat od dnia wykonania lotu.

Art. 66g. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405, są przekazywane Prezesowi Urzędu w terminie 21 dni od dnia doręczenia wniosku, o którym mowa w tym przepisie.

Art. 66h. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405, są przekazywane zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu przez podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub przez operatora statku powietrznego na wniosek tego zarządzającego lotniskiem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wniosku.

Art. 66i. 1. Podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu dostarczają operatorowi statku powietrznego, na jego żądanie, dokumenty lub informacje niezbędne do przygotowania

przez niego zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405 należytego uzasadnienia nieosiągnięcia progu określonego w art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, w terminie wskazanym przez operatora statku powietrznego, nie krótszym niż 21 dni.

2. Wykaz dokumentów i informacji, o których mowa w ust. 1, określają wytyczne Komisji Europejskiej, o których mowa w art. 5 ust. 11 rozporządzenia nr 2023/2405.”;

- 4) w art. 67c w ust. 2 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.)”;
- 5) po art. 209un dodaje się art. 209uo w brzmieniu:

„Art. 209uo. 1. Operator statku powietrznego, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w złotych w wysokości dwukrotności kwoty stanowiącej iloczyn rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości w rozumieniu art. 3 pkt 26 rozporządzenia nr 2023/2405 paliwa lotniczego określonej w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 8 tego rozporządzenia, za rok poprzedzający.

2. Prezes Urzędu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej roczną średnią cenę paliwa lotniczego za tonę oraz metodykę zastosowaną do ustalania tej ceny, na podstawie informacji podawanych przez EASA zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w terminie do dnia 31 grudnia każdego roku, za poprzedni rok kalendarzowy. Roczna średnią cenę paliwa lotniczego za tonę ustala się w złotych według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, a w przypadku gdy w tym roku Narodowy Bank Polski nie ogłasza średniego kursu euro w dniu 31 stycznia – według średniego kursu euro ogłoszonego w najbliższej po tej dacie tabeli kursów Narodowego Banku Polskiego, w roku ogłoszenia obwieszczenia.

3. Prezes Urzędu umarza postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, jeżeli operator statku powietrznego udowodni, że nie zrealizował obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w wyniku okoliczności, o których mowa w art. 12 ust. 2 tego rozporządzenia.

4. Operator statku powietrznego, który nie przedstawił Prezesowi Urzędu sprawozdania, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł.

5. Zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w

rozumieniu tego przepisu, który w terminie, o którym mowa w art. 66g, nie dostarczy Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.

6. Zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu, który nie podjął wszelkich niezbędnych działań, o których mowa w art. 6 ust. 3 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

7. Podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub operator statku powietrznego, który na żądanie zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu nie dostarczy temu zarządzającemu lotniskiem w terminie, o którym mowa w art. 66h, posiadanych informacji, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.

8. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 7, Prezes Urzędu wymierza po uzyskaniu od zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu pisemnego zawiadomienia o naruszeniu, o którym mowa w ust. 7. Do zawiadomienia ten zarządzający lotniskiem dołącza dokumenty potwierdzające naruszenie, o którym mowa w ust. 7, wraz z opisem tego naruszenia.

9. Podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu, który nie dostarczy operatorowi statku powietrznego w terminie określonym zgodnie z art. 66i ust. 1 dokumentów lub informacji niezbędnych do przygotowania przez tego operatora zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405 należytego uzasadnienia nieosiągnięcia progu określonego w art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.

10. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 9, Prezes Urzędu wymierza po uzyskaniu od operatora statku powietrznego pisemnego zawiadomienia o naruszeniu obowiązku, o którym mowa w ust. 9. Do zawiadomienia operator statku powietrznego dołącza

dokumenty potwierdzające naruszenie, o którym mowa w ust. 9, wraz z opisem tego naruszenia.”;

6) w art. 209w:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un oraz art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.”,

b) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209a ust. 2, art. 209b, art. 209c ust. 2 w zakresie naruszeń, o których mowa w pkt 3.2–3.6, 3.9 i 3.10 załącznika nr 3 do ustawy, art. 209e, art. 209f, art. 209l, art. 209m, art. 209ua–209uf, art. 209ul, art. 209um lub art. 209uo ust. 4–7 i 9, Prezes Urzędu bierze pod uwagę:”,

c) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Karę pieniężną, o której mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, uiszcza się w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

6. Prezes Urzędu przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu.”;

7) art. 209y otrzymuje brzmienie:

„Art. 209y. 1. Należności z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa, z wyjątkiem należności z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, które stanowią przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

2. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu, ministrowi właściwemu do spraw klimatu i Prezesowi Urzędu informację o wpłatach z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, dokonanych w danym roku kalendarzowym, do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy informacja.”;

- 8) w załączniku nr 6 do ustawy:
- a) w objaśnieniach terminów użytych w załączniku po pkt 28c dodaje się pkt 28d w brzmieniu:
- „28d) rozporządzeniu nr 2023/2405 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation);”,
- b) w tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.13 dodaje się ust. 51 i 52 w brzmieniu:

51. Rozpatrzenie wniosku o traktowanie portu lotniczego nieobjętego zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 tego rozporządzenia	1000
52. Rozpatrzenie wniosku o tymczasowe zwolnienie z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, albo o przedłużeniu zwolnienia z tego obowiązku	1000

Art. 2. W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 43) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 23r w ust. 3 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „Prezes Urzędu Dozoru Technicznego,” dodaje się wyrazy „Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego,”;
- 2) w art. 35 po ust. 1c dodaje się ust. 1ca w brzmieniu:

„1ca. Wniosek o udzielenie koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie paliw ciekłych, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g, powinien ponadto zawierać informacje o zamiarze sprzedaży przez wnioskodawcę i warunkach dostaw tych paliw ciekłych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży tych paliw z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. ...).”.

Art. 3. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, 1080, 1812 i 1863) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 do ustawy w akapicie drugim w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, Dz. Urz. UE L 2024/90126 z 26.02.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90825 z 16.10.2025).”;
- 2) w art. 400k w ust. 2:
 - a) pkt 1b otrzymuje brzmienie:

„1b) przyjmowanie programów priorytetowych, po uprzednim ich zaopiniowaniu przez ministra właściwego do spraw klimatu, a w przypadku programów priorytetowych dotyczących przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.⁴⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/2405”, oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw – także przez ministra właściwego do spraw energii oraz ministra właściwego do spraw transportu;”;
 - b) w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) sporządzanie sprawozdania i informacji, o których mowa w art. 12 ust. 10 akapit trzeci rozporządzenia 2023/2405, oraz przekazywanie ich do wiadomości publicznej w terminach, o których mowa w tym przepisie.”;
- 3) w art. 401 w ust. 7 w pkt 20 w lit. c kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 21 i 22 w brzmieniu:

„21) wpływy z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 10–14 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 2024/90126 z 26.02.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90825 z 16.10.2025.

- art. 209^{uo} ust. 1, 4–7 i 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. ...);
- 22) wpływy z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 15 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.”;
- 4) w art. 401c:
- a) w ust. 9c we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 16–19” zastępuje się wyrazami „kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 16–19 i 22”,
- b) po ust. 9c dodaje się ust. 9d w brzmieniu:
- „9d. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 21, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, jednak nie więcej niż o 1,5 % tych przychodów, przeznacza się na dofinansowanie przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405 oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw.”,
- c) w ust. 10 i w ust. 11 w zdaniu pierwszym wyrazy „ust. 1–5 i 8–9c” zastępuje się wyrazami „ust. 1–5 i 8–9d”.

Art. 4. W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 do ustawy w akapicie drugim w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
- „7) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, Dz. Urz. UE L 2024/90126 z 26.02.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90825 z 16.10.2025).”;
- 2) w art. 1 w ust. 1 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
- „7) wykonywania obowiązków związanych z realizacją dostaw SAF.”;
- 3) w art. 2 w ust. 1:
- a) w pkt 33 w lit. c tiret drugie otrzymuje brzmienie:
- „– art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu”;

b) pkt 33a otrzymuje brzmienie:

„33a) unijna baza danych – unijną bazę danych, o której mowa w art. 31a ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82, z późn. zm.⁵⁾), zwanej dalej „dyrektywą 2018/2001”, umożliwiającą monitorowanie:

- a) obrotu innymi paliwami odnawialnymi, biopaliwami ciekłymi, ciekłymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu, gazowymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu i biokomponentami zawartymi w paliwach, paliwach lotniczych lub paliwach żeglugowych stosowanych we wszystkich rodzajach transportu, które kwalifikują się do zaliczenia na poczet realizacji celów określonych w art. 23 ust. 1 i art. 23b ust. 1,
- b) obowiązków sprawozdawczych dostawców paliw lotniczych, o których mowa w art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.⁶⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/2405”;

c) w pkt 39 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu;”,

d) w pkt 40 w lit. c tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„– art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu;”,

e) w pkt 41 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 42–48 w brzmieniu:

„42) dostawca paliw lotniczych – dostawcę paliwa lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405, w tym mającego siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej,

⁵⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 311 z 25.09.2020, str. 11, Dz. Urz. UE L 41 z 22.02.2022, str. 37, Dz. Urz. UE L 139 z 18.05.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 2023/2413 z 31.10.2023, Dz. Urz. UE L 2024/1405 z 17.05.2024, Dz. Urz. UE L 2024/1711 z 26.06.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90854 z 27.10.2025.

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 2024/90126 z 26.02.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90825 z 16.10.2025.

Konfederacji Szwajcarskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Turcji, posiadającego udzieloną przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesję na obrót paliwami ciekłymi lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie co najmniej jednego z paliw lotniczych, który dostarcza te paliwa lotnicze samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

- 43) SAF – zrównoważone paliwa lotnicze (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405;
- 44) syntetyczne paliwa lotnicze – syntetyczne paliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 12 rozporządzenia 2023/2405 będące innymi paliwami odnawialnymi;
- 45) biopaliwa lotnicze – biopaliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia 2023/2405 będące biokomponentami ciekłymi, w tym biokomponentami zaawansowanymi lub biokomponentami, które zostały wytworzone z surowców, o których mowa w części B załącznika nr 1 do ustawy, z wyjątkiem biokomponentów wytworzonych z roślin spożywczych lub pastewnych;
- 46) paliwa lotnicze – paliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 6 rozporządzenia 2023/2405 będące paliwami ciekłymi, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
- 47) operator statku powietrznego – operatora statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405 i osobę, o której mowa w art. 2 ust. 3 tego rozporządzenia, która dokonała powiadomienia, o którym mowa w tym przepisie;
- 48) unijny port lotniczy – unijny port lotniczy w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405 i port lotniczy traktowany jako unijny port lotniczy na podstawie decyzji, o której mowa w art. 66c albo art. 66d ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. ...).”;

4) w art. 23 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw klimatu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wartość energetyczną poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, paliw lotniczych, wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, wodoru pochodzenia kopalnego i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii,
 - 2) sposób określania wartości energetycznej:
 - a) eterów stanowiących dodatki do paliw lub paliw lotniczych,
 - b) innych paliw odnawialnych z wyłączeniem wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu oraz gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu
- biorąc pod uwagę konieczność ujednolicenia wskazań wartości energetycznej, stan wiedzy technicznej w tym zakresie, postanowienia właściwych norm oraz wartości określone w załączniku III do dyrektywy 2018/2001.”;

5) w art. 28a ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu i gazowe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu mogą być zaliczone podmiotowi realizującemu Narodowy Cel Wskaźnikowy na poczet realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1, wyłącznie wtedy, gdy spełniają warunek określony w ust. 1 pkt 3 oraz kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b².

6. Inne paliwa odnawialne mogą być zaliczone podmiotowi realizującemu Narodowy Cel Wskaźnikowy na poczet realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1, wyłącznie wtedy, gdy spełniają warunki określone w ust. 1 pkt 2 i 3 oraz kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b¹.”;

6) w art. 28b¹ ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Inne paliwa odnawialne spełniają kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, jeżeli ograniczenie emisji tych gazów wynosi co najmniej 70 %, ustalone zgodnie z metodyką określoną w załączniku do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/1185 z dnia 10 lutego 2023 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 poprzez ustanowienie minimalnego progu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w przypadku pochodzących z recyklingu paliw węglowych oraz poprzez określenie metodyki oceny ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, uzyskanego dzięki odnawialnym ciekłym i gazowym paliwom

transportowym pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzącym z recyklingu paliwom węglowym (Dz. Urz. UE L 157 z 20.06.2023, str. 20).”;

- 7) po art. 28b¹ dodaje się art. 28b² w brzmieniu:

„Art. 28b². Ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu i gazowe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu spełniają kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, jeżeli ograniczenie emisji tych gazów wynosi co najmniej 70 %, ustalone zgodnie z metodyką określoną w załączniku do rozporządzenia, o którym mowa w art. 28b¹ ust. 1.”;

- 8) w art. 28c w ust. 1a w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) w art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu.”;

- 9) w art. 28ea ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy, w przypadku poświadczeń wystawianych dla biokomponentów:

- 1) wytworzonych w procesie współwodornienia;
- 2) wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405.”;

- 10) po rozdziale 4b dodaje się rozdział 4ba w brzmieniu:

„Rozdział 4ba

Obowiązki dotyczące SAF

Art. 28ya. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki jest odpowiedzialny za:

- 1) wykonywanie zadań, obowiązków oraz korzystanie z uprawnień określonych w sposób wiążący dla organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405, odnoszących się do dostawców paliw lotniczych;
- 2) zarządzanie dostępem dostawców paliw lotniczych niebędących podmiotem certyfikowanym do unijnej bazy danych;
- 3) weryfikację poprawności informacji, o których mowa w art. 30c, oraz informacji wynikających z obowiązków sprawozdawczych, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2023/2405, wprowadzanych do unijnej bazy danych przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawców paliw lotniczych;

- 4) współpracę z Komisją Europejską i Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w zakresie niezbędnym do wykonywania obowiązków określonych w rozporządzeniu 2023/2405 odnoszących się do dostawców paliw lotniczych;
- 5) współpracę z Komisją Europejską w zakresie funkcjonowania unijnej bazy danych w odniesieniu do podmiotów, dostawców i informacji, o których mowa w pkt 3.

Art. 28yb. 1. Minister właściwy do spraw klimatu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”:

- 1) roczną średnią cenę paliw lotniczych za tonę,
- 2) roczną średnią cenę SAF za tonę,
- 3) roczną średnią cenę syntetycznych paliw lotniczych za tonę,
- 4) różnicę między roczną średnią ceną SAF za tonę a roczną średnią ceną paliw lotniczych za tonę,
- 5) różnicę między roczną średnią ceną syntetycznych paliw lotniczych za tonę a roczną średnią ceną paliw lotniczych za tonę

– na podstawie informacji podawanych przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405, w terminie do dnia 31 grudnia każdego roku, za poprzedni rok kalendarzowy.

2. Ceny, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3, ustala się w złotych według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, a w przypadku gdy w tym roku Narodowy Bank Polski nie ogłasza średniego kursu euro w dniu 31 stycznia – według średniego kursu euro ogłoszonego w najbliższej po tej dacie tabeli kursów Narodowego Banku Polskiego, w roku ogłoszenia obwieszczenia.

Art. 28yc. SAF może być zaliczony dostawcy paliw lotniczych na poczet realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, wyłącznie wtedy, gdy nie został wcześniej zaliczony na poczet realizacji tych obowiązków przez tego lub innego dostawcę paliw lotniczych oraz:

- 1) spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju określone w art. 28ba–28bcb i art. 28bcc ust. 1 oraz kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b – w przypadku biopaliw lotniczych;
- 2) spełnia kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b¹ – w przypadku syntetycznych paliw lotniczych;

- 3) spełnia kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b² – w przypadku pochodzących z recyklingu węglowych paliw lotniczych w rozumieniu art. 3 pkt 9 rozporządzenia 2023/2405 będących ciekłymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu lub gazowymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu.

Art. 28yd. Dokumentami potwierdzającymi spełnienie kryteriów, o których mowa w art. 28yc, są:

- 1) dokumenty, o których mowa w art. 28c ust. 1 pkt 1, 2 i 4, lub
- 2) dokument wystawiony przez podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy na podstawie dokumentów określonych w pkt 1.

Art. 28ye. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki może żądać przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405, oraz w art. 30c, odpowiednio przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawców paliw lotniczych, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych.

Art. 28yf. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405, są przekazywane zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym przez dostawcę paliw lotniczych, na wniosek tego zarządzającego lotniskiem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wniosku.”;

- 11) art. 30c otrzymuje brzmienie:

„Art. 30c. Wytwórcy, przetwórcy, pośrednicy, podmioty sprowadzające, podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy, podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawcy paliw lotniczych wprowadzają do unijnej bazy danych informacje umożliwiające nadzór nad rynkiem biokomponentów, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub innych paliw odnawialnych, które zawierają dane określone w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/996 z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie zasad weryfikacji kryteriów zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz kryteriów niskiego ryzyka spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów.”;

12) po art. 30c dodaje się art. 30d i art. 30e w brzmieniu:

„Art. 30d. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki jest odpowiedzialny za:

- 1) zarządzanie dostępem podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy niebędących podmiotem certyfikowanym do unijnej bazy danych;
- 2) weryfikację poprawności informacji, o których mowa w art. 30c, wprowadzanych do unijnej bazy danych przez podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy;
- 3) współpracę z Komisją Europejską w zakresie funkcjonowania unijnej bazy danych w odniesieniu do podmiotów i informacji, o których mowa w pkt 2.

Art. 30e. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki może żądać przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązku wprowadzania do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 30c, przez podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych.”;

13) w art. 33:

a) w ust. 1:

- po pkt 2b dodaje się pkt 2c i 2d w brzmieniu:

„2c) będąc podmiotem wytwarzającym, importującym lub nabywającym wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF lub dostawcą paliw lotniczych, odmawia przedstawienia informacji lub dokumentów, o których mowa w art. 28ye;

2d) wprowadza w błąd Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w zakresie przedstawianych na jego żądanie informacji lub dokumentów, o których mowa w art. 28ye;”;

- pkt 6a otrzymuje brzmienie:

„6a) będąc podmiotem realizującym Narodowy Cel Wskaźnikowy wystawił poświadczenie dla biokomponentów, z wyłączeniem biokomponentów wytworzonych w procesie współwodornienia oraz biokomponentów wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405, zawartych w paliwach, które zostały wykorzystane przez ten podmiot do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1;”;

- w pkt 9 w lit. e kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10–15 w brzmieniu:
 - „10) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie wykonał obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405, w odniesieniu do minimalnego udziału:
 - a) SAF,
 - b) syntetycznych paliw lotniczych;
 - 11) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405, w odniesieniu do dostarczenia zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym, na wniosek tego zarządzającego, w terminie, o którym mowa w art. 28yf, wszelkich niezbędnych informacji;
 - 12) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie przekazał informacji zgodnie z art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2023/2405;
 - 13) będąc dostawcą paliw lotniczych, przekazał wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405;
 - 14) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie wprowadził do unijnej bazy danych informacji zgodnie z art. 10 rozporządzenia 2023/2405;
 - 15) będąc podmiotem realizującym Narodowy Cel Wskaźnikowy, podmiotem wytwarzającym, importującym lub nabywającym wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF lub dostawcą paliw lotniczych, nie wprowadził do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 30c, lub wprowadził nieprawdziwe dane.”,
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2. W przypadkach wymienionych w ust. 1 pkt 1–2d, 3a, 4a, 8–8b, 8d–8f i 15 kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, wynosi 5000 zł.”,
- c) ust. 8b otrzymuje brzmienie:
 - „8b. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 5ab i 11, kara pieniężna wynosi 10 000 zł.”,
- d) po ust. 8b dodaje się ust. 8c–8f w brzmieniu:
 - „8c. Wysokość kary pieniężnej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 10:
 - 1) lit. a, oblicza się według wzoru:

$$K_{saf} = 2 \times C \times W \times (U - S + B)$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- K_{saf} – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł],
- C – różnicę między roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 28yb ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t],
- W – ilość paliw lotniczych dostarczonych samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, wyrażoną w tonach [t],
- U – udział SAF, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, na dany okres sprawozdawczy, wyrażony w procentach [%],
- S – udział SAF w całym paliwie lotniczym dostarczonym samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3,
- B – udział SAF brakujący do osiągnięcia udziału, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, w poprzednim okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3;

2) lit. b, oblicza się według wzoru:

$$K_{synt} = 2 \times C_s \times W \times (U_s - S_s + B_s)$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- K_{synt} – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł],
- C_s – różnicę między roczną średnią ceną syntetycznych paliw lotniczych a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o

którym mowa w art. 28yb ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t],

W – ilość paliw lotniczych dostarczonych samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, wyrażoną w tonach [t],

Us – udział syntetycznych paliw lotniczych, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, na dany okres sprawozdawczy, wyrażony w procentach [%],

Ss – udział syntetycznych paliw lotniczych w całym paliwie lotniczym dostarczonych samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3,

Bs – udział syntetycznych paliw lotniczych brakujący do osiągnięcia udziału, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, w poprzednim okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3.

8d. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 12, kara pieniężna wynosi od 5000 zł do 50 000 zł.

8e. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 13, wysokość kary pieniężnej oblicza się według wzoru:

$$K = 2 \times (C \div W_o) \times F$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

K – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł],

C – różnicę między roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 28yb

ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t],

Wo – współczynnik wynoszący 43 gigadżule na tonę [GJ/t],

F – wartość energetyczną paliw lotniczych lub SAF, w odniesieniu do których dostawca paliw lotniczych przekazał wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje, wyrażoną w gigadżulach [GJ].

8f. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 14, kara pieniężna wynosi od 10 000 zł do 100 000 zł.”,

e) w ust. 9 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) w zakresie pkt 2a–2d, 4a, 5, 5aa–5b, 6a, 8a, 8aa, 8d, 8e i 10–15 – Prezes Urzędu Regulacji Energetyki.”,

f) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 1–9, stanowią dochód budżetu państwa.”,

g) po ust. 11 dodaje się ust. 11a w brzmieniu:

„11a. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 10–15, stanowią przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.”,

h) ust. 14 otrzymuje brzmienie:

„14. Kary pieniężne wymierzane przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki uiszcza się na rachunek Urzędu Regulacji Energetyki, z wyjątkiem kar wymierzanych na podstawie ust. 1 pkt 10–15, które uiszcza się na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.”,

i) dodaje się ust. 15 i 16 w brzmieniu:

„15. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w ust. 1 pkt 10–15, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu.

16. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedstawia ministrowi właściwemu do spraw klimatu, ministrowi właściwemu do spraw transportu i Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki informację o wpłatach z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 10–15, dokonanych w danym roku

kalendarzowym, do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy informacja.”.

Art. 5. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedstawia po raz pierwszy informację, o której mowa w art. 209y ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, oraz informację, o której mowa w art. 33 ust. 16 ustawy zmienianej w art. 4, do dnia 31 marca 2027 r.

Art. 6. W przypadku trwających w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy postępowań w sprawie udzielenia koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie paliw ciekłych, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy zmienianej w art. 2, podmiot wnioskujący o udzielenie koncesji uzupełnia wnioski o udzielenie koncesji o informacje, o których mowa w art. 35 ust. 1ca ustawy zmienianej w art. 2, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 7. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 4 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą wartość energetyczna poszczególnych paliw lotniczych wynosi w przypadku:

- 1) benzyn lotniczych:
 - a) według wagi – 43 MJ/kg,
 - b) według objętości – 32 MJ/l;
- 2) paliw typu benzynowego do silników odrzutowych i paliw typu nafty do silników odrzutowych:
 - a) według wagi – 43 MJ/kg,
 - b) według objętości – 34 MJ/l.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 5 w zakresie art. 209uo ust. 1 i 3,
- 2) art. 4 pkt 13:
 - a) lit. a tiret trzecie w zakresie art. 33 ust. 1 pkt 10 i 15,

b) lit. d w zakresie art. 33 ust. 8c

– które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu ustawy

W dniu 20 listopada 2023 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 2023/2405/UE”, które ustanawia zharmonizowane przepisy dotyczące upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF).

Rozporządzenie 2023/2405/UE wiąże w całości i jest stosowane bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej (UE), jednak w celu jego wykonania w Polsce jest konieczne wprowadzenie, w drodze ustawy, szczegółowych rozwiązań, które umożliwią realizację określonych obowiązków nałożonych na państwa członkowskie UE. Konieczne jest w szczególności wskazanie właściwego organu, w rozumieniu art. 11 rozporządzenia 2023/2405/UE, wyposażonego w uprawnienia umożliwiające zapewnienie właściwego nadzoru nad realizacją przepisów tego rozporządzenia. Projektowana ustawa ma na celu wprowadzenie takich rozwiązań.

Dekarbonizacja lotnictwa stanowi rosnące wyzwanie dla rynku. Lotnictwo komercyjne odpowiada obecnie za około 2,6 % rocznej globalnej emisji dwutlenku węgla (CO₂) ze spalania paliw kopalnych i ~3,5 % całkowitej emisji antropogenicznej. Oczekuje się wzrostu aktywności lotniczej w nadchodzących dziesięcioleciach średniorocznie o około 4,5–4,8 %, a co za tym idzie – wkład lotnictwa w globalną emisję CO₂ z paliw kopalnych może wzrosnąć do 4,6–20,2 % do połowy stulecia. Przemysł lotniczy może zmniejszyć emisję CO₂ bezpośrednio przez ulepszenia technologii wykonania statków powietrznych (kompozytowe materiały i inne), opracowanie bardziej wydajnych silników i konstrukcji lotniczych, optymalizację obszaru operacji naziemnych oraz wykorzystanie SAF.

Wyzwaniem dla współczesnego lotnictwa jest dostępność paliwa SAF w ilościach wymaganych do oczekiwanej dekarbonizacji. Obecnie rozwijanych jest kilka ścieżek otrzymywania paliwa SAF z różnych strumieni substratów, natomiast jednym z potencjalnych problemów jest wewnętrzna konkurencja między technologiami, w szczególności o biometan, który może być wykorzystywany również do produkcji innych biopaliw zaawansowanych. Rozwój produkcji SAF wymaga dużych nakładów kapitałowych na rozwój technologii. O ile

zakłady „pionierskie” albo „pilotażowe” są już obecne na rynku, to problemem jest skalowalność technologii i potrzebne na to nakłady finansowe.

Obecnie SAF jest certyfikowany do stosowania jedynie w mieszankach z paliwem ropopochodnym w maksymalnej wysokości 50 %¹⁾, jednakże trwają intensywne testy badające zachowanie silnika zasilanego w 100 % SAF i należy spodziewać się certyfikacji takiego sposobu zasilania w najbliższych latach, nawet przed rokiem 2030.

W celu zapewnienia odpowiedniego stosowania przepisów rozporządzenia 2023/2405/UE na państwa członkowskie UE nałożono obowiązek przyjęcia ram prawnych, które umożliwią skuteczne egzekwowanie nałożonych na dostawców paliw lotniczych obowiązków wynikających z art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE. Zgodnie z art. 11 i art. 12 rozporządzenia 2023/2405/UE każde państwo członkowskie UE musi wskazać właściwy organ odpowiedzialny za egzekwowanie obowiązków określonych w przepisach tego rozporządzenia, ustanowić przepisy karne oraz zapewnić, aby wpływy z kar były wykorzystywane na wskazane w tym rozporządzeniu cele. Obowiązki dla dostawców paliw lotniczych wynikające z art. 4 i art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

W związku z powyższym pojawiła się potrzeba przyjęcia zmian legislacyjnych wprowadzających do polskiego porządku prawnego instrumenty służące realizacji przez dostawców paliw lotniczych obowiązków wskazanych w rozporządzeniu 2023/2405/UE. Celem wydania projektowanej ustawy jest także ustanowienie mechanizmów umożliwiających egzekwowanie wymagań zawartych w tym rozporządzeniu.

W projekcie ustawy przewiduje się zmianę ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 43), zwanej dalej „ustawą – Prawo energetyczne”, ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo ochrony środowiska”, oraz ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901), zwanej dalej „ustawą o biokomponentach”. Zmiany te mają na celu zapewnienie stosowania i egzekwowania stosowania nowych przepisów Unii Europejskiej w zakresie zharmonizowanych przepisów dotyczących upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w stosunku do operatorów statków powietrznych, unijnych portów lotniczych

¹⁾ <https://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/Conversion-processes.aspx>

i odpowiednich organów zarządzających tymi unijnymi portami lotniczymi oraz dostawców paliw lotniczych.

II. Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Z dniem 20 listopada 2023 r. weszło w życie rozporządzenie 2023/2405/UE, które ustanawia zharmonizowane przepisy dotyczące upowszechniania i dostaw SAF.

Rozporządzenie 2023/2405/UE stosuje się do operatorów statków powietrznych oraz osób wykonujących loty w ramach komercyjnego i niekomercyjnego transportu lotniczego, które zdecydowały, że mają być objęte tym rozporządzeniem i powiadomiły o tej decyzji państwo członkowskie UE (art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2023/2405/UE), unijnych portów lotniczych i odpowiednich organów zarządzających tymi unijnymi portami lotniczymi, dostawców paliw lotniczych oraz podmiotów zajmujących się obsługą paliwa w rozumieniu odpowiednio art. 3 pkt 1–3, 19 i 20 tego rozporządzenia.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE państwa członkowskie UE są obowiązane wyznaczyć właściwy organ odpowiedzialny za egzekwowanie stosowania rozporządzenia 2023/2405/UE oraz za nakładanie kar pieniężnych na operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i dostawców paliw lotniczych.

Natomiast zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE państwa członkowskie UE są obowiązane ustanowić przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów tego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wykonywania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające oraz uwzględniać w szczególności charakter, czas trwania, powtarzanie się i wagę naruszenia.

Rozporządzenie 2023/2405/UE stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r., z wyjątkiem art. 4–6, art. 8 i art. 10, które stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

Projektowana ustawa służy umożliwieniu stosowania wymagań określonych w art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE, które odnoszą się do dostawców paliw lotniczych dostarczających te paliwa do unijnych portów lotniczych w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE lub do portów lotniczych traktowanych jako unijne porty lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE. Art. 4 ust. 1 i 7 oraz załącznik I do rozporządzenia 2023/2405/UE nakłada na dostawców paliw lotniczych obowiązek zapewnienia minimalnego udziału SAF na poziomie:

- 1) 2 % w latach 2025–2029;
- 2) 6 % w latach 2030–2034, z czego:
 - a) w latach 2030 i 2031 – średni udział syntetycznych paliw lotniczych w całym okresie na poziomie 1,2 %, z czego co roku udział minimalny tych paliw na poziomie 0,7 %,
 - b) w latach 2032–2034 – średni udział syntetycznych paliw lotniczych w całym okresie na poziomie 2,0 %, z czego w latach 2032 i 2033 udział minimalny tych paliw na poziomie 1,2 %, a w 2034 r. – na poziomie 2,0 %;
- 3) 20 % w latach 2035–2039, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 5 %;
- 4) 34 % w latach 2040–2044, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 10 %;
- 5) 42 % w latach 2045–2049, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 15 %;
- 6) 70 % od dnia 1 stycznia 2050 r., z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 35 %.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia 2023/2405/UE obowiązek w zakresie zapewnienia SAF i syntetycznych paliw lotniczych uznaje się również za spełniony, jeżeli minimalne udziały SAF, w tym minimalne udziały syntetycznego paliwa lotniczego, w całym paliwie lotniczym są osiągnięte przy wykorzystaniu wodoru odnawialnego dla lotnictwa lub syntetycznych niskoemisyjnych paliw lotniczych. Przy czym należy zauważyć, że zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405/UE w przypadku wodoru dla lotnictwa wartość tego paliwa oblicza się na podstawie wartości energetycznej.

Natomiast art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE nakłada na dostawców paliw lotniczych coroczny obowiązek sprawozdawczy z prowadzonej działalności, który będzie realizowany przy wykorzystaniu unijnej bazy danych (UDB)²⁾.

Szczególnie istotny jest art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405/UE, który określa, jakie podmioty mogą być uznane za dostawcę paliw lotniczych. Zgodnie z tym przepisem za dostawcę paliw lotniczych uznaje się podmiot będący „dostawcą paliwa”, zdefiniowany w art. 2 pkt 38 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia

²⁾ Z ang. *Union Database for Biofuels*.

2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2018/2001”, który dostarcza paliwo lotnicze lub wodór dla lotnictwa w unijnym porcie lotniczym. Art. 2 pkt 38 dyrektywy 2018/2001 wskazuje, że dostawcą paliwa jest:

- 1) podmiot dostarczający paliwo na rynek, który jest odpowiedzialny za zgłaszanie paliw organom podatkowym właściwym w zakresie akcyzy, albo
- 2) w przypadku energii elektrycznej lub, gdy podatek akcyzowy nie jest należny lub gdy jest to należycie uzasadnione – każdy inny odpowiedni podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie UE.

Taka konstrukcja przepisów oznacza, że państwa członkowskie UE powinny wskazać, jaka grupa podmiotów zostanie uznana za dostawcę paliwa lotniczego (w projektowanej ustawie temu pojęciu odpowiada definicja „dostawcy paliw lotniczych”), co jest szczególnie istotne w kontekście obowiązków wynikających z art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE.

Obowiązujące przepisy prawa krajowego nie normują kwestii objętych przepisami rozporządzenia 2023/2405/UE, w związku z czym, w celu zapewnienia stosowania tego rozporządzenia, jest konieczne przyjęcie odpowiedniej regulacji krajowej.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym (przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie)

Zmiany ustawy – Prawo lotnicze

Zmiana w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze

Do wskazanych w art. 21 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, w pkt 31 dodano kompetencje wynikające z wyznaczenia Prezesa ULC jako organu właściwego, który będzie odpowiedzialny za egzekwowanie stosowania rozporządzenia 2023/2405/UE. Z uwagi na już określony zakres zadań i kompetencji Prezesa ULC projekt ustawy przewiduje, że Prezes ULC będzie odpowiedzialny za wskazane w rozporządzeniu 2023/2405/UE zadania właściwego organu w odniesieniu do operatorów statków powietrznych oraz osób, które zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2023/2405/UE, dokonały powiadomienia o tym, że chcą być objęte wymaganiami tego rozporządzenia, zwanymi dalej „operatorami statków powietrznych”, oraz

unijnych portów lotniczych i odpowiednich organów zarządzających tymi unijnymi portami lotniczymi.

Zmiana w art. 21a ustawy – Prawo lotnicze

W związku z tym, że większość postępowań w przedmiocie tymczasowego zwolnienia, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2023/2405/UE, będzie dotyczyła zagranicznych operatorów statków powietrznych, w art. 21a ustawy – Prawo lotnicze wprowadzono zmiany ust. 1 i 4 umożliwiające składanie wniosków i dokumentów w postępowaniu w języku angielskim, a także dopuszczono możliwość, aby ww. wnioski i dokumenty były kopiami.

Dodanie art. 66c w ustawie – Prawo lotnicze

W celu realizacji zadań państwa członkowskiego UE, o których mowa w art. 2 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia 2023/2405/UE, wprowadzono procedurę uznania przez Prezesa ULC za unijny port lotniczy w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE portu lotniczego nieobjętego zakresem tego rozporządzenia.

Dodanie art. 66d w ustawie – Prawo lotnicze

W celu realizacji zadań państwa członkowskiego UE, o których mowa w art. 2 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia 2023/2405/UE, wprowadzono procedurę uznania przez Prezesa ULC za unijny port lotniczy w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE portu lotniczego nieobjętego zakresem tego rozporządzenia, na wniosek tego portu lotniczego.

Dodanie art. 66e w ustawie – Prawo lotnicze

W projektowanym art. 66e ustawy – Prawo lotnicze wskazano na zakres zadań Prezesa ULC związanych z wykonaniem rozporządzenia 2023/2405/UE, w szczególności z podejmowaniem rozstrzygnięć o tymczasowym zwolnieniu operatora statku powietrznego z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE. W proponowanym przepisie wprowadzono również rozwiązania szczególne wynikające z charakteru postępowań administracyjnych, które będą prowadzone w przedmiotowym zakresie. Wprowadzono domniemanie złożenia wniosku o tymczasowe zwolnienie albo o przedłużenie tego zwolnienia zgodnie z zasadami reprezentacji lub przez osobę należycie umocowaną. Mając na uwadze fakt, że większość wniosków będzie składana przez podmioty zagraniczne, a liczba podmiotów mogących ubiegać się o tymczasowe zwolnienie ma charakter ograniczony (zgodnie z art. 2 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE Komisja Europejska przedstawia zaktualizowany i skonsolidowany wykaz odpowiednich unijnych portów lotniczych i operatorów statków

powietrznych, a taki wykaz musi być łatwo dostępny), wprowadzenie ww. domniemania w znaczący sposób zredukuje nadmierne obciążenia administracyjne w postępowaniach, które będą prowadzone w sposób prosty i powtarzalny. Z uwagi na fakt, że większość operatorów statków powietrznych będą stanowiły podmioty zagraniczne, wprowadzono także możliwość doręczenia decyzji administracyjnych, a także pism w postępowaniach administracyjnych w sprawie tymczasowego zwolnienia albo przedłużenia tego zwolnienia na adres poczty elektronicznej, jeżeli wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu. Umożliwiono również składanie wniosków do Prezesa ULC za pomocą systemu teleinformatycznego EASA dotyczącego zrównoważonego rozwoju, który będzie stosowany we wszystkich państwach członkowskich UE. Ze względu na powtarzalny charakter postępowań w sprawie tymczasowego zwolnienia albo przedłużenia tego zwolnienia wprowadzono również zwolnienie z obowiązku, o którym mowa w art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Dodanie art. 66f w ustawie – Prawo lotnicze

Projektowany art. 66f ustawy – Prawo lotnicze wprowadza możliwość żądania przez Prezesa ULC dokumentów i informacji od operatora statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405/UE w celu dokonania oceny przestrzegania obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia. Ze względu na charakter gromadzonych informacji (dokumenty o charakterze technicznym, dokumenty wydawane przez podmioty zagraniczne) wprowadzono możliwość przesyłania żądanych dokumentów i informacji w języku polskim lub angielskim, a w przypadku sporządzenia ich w innych językach, na wniosek Prezesa ULC, przetłumaczonych przez operatora statku powietrznego na język polski albo angielski.

W celu weryfikacji spełniania obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, mając na uwadze pkt 4.2 wytycznych interpretacyjnych z dnia 9 października 2024 r. dotyczących stosowania zwolnień, o których mowa w art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (C/2024/5997), na operatorów statków powietrznych nałożono obowiązek przechowywania dokumentów potwierdzających wypełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, przez okres 5 lat od dnia wykonania lotu. Wskazany termin jest tożsamy z okresem przedawnienia kary administracyjnej wskazanym w art. 189g ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691).

Jednocześnie, uwzględniając ww. wytyczne interpretacyjne, wskazuje się, że dokumentami lub informacjami służącymi weryfikacji obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia, mogą być m.in.:

- 1) informacje dotyczące dziennika podróży;
- 2) METAR, TAF, SIGMET, trasowe mapy pogodowe lub komunikaty ANSP dotyczące ograniczeń pogodowych;
- 3) depesze NOTAM;
- 4) komunikaty ATM i ATC;
- 5) zbiór informacji lotniczych (AIP);
- 6) komunikaty dostawcy paliwa, podmiotu zapewniającego obsługę naziemną lub organu zarządzającego portem lotniczym;
- 7) operacyjny plan lotu;
- 8) wszelkie inne informacje, które operator statku powietrznego może uznać za istotne i przydatne do uzasadnienia ilości paliwa zgłoszonych jako uzupełnione ze względów bezpieczeństwa.

Dodanie art. 66g w ustawie – Prawo lotnicze

W projektowanym art. 66g ustawy – Prawo lotnicze określono termin, w jakim organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi w rozumieniu art. 3 pkt 2 rozporządzenia 2023/2405/UE będą obowiązane przedstawić informacje, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405/UE. Zdecydowano, że ten termin powinien wynosić 21 dni od dnia doręczenia wniosku Prezesa ULC. Wskazany termin jest powiązany z terminem określonymi w art. 66h. Wynika to z faktu, że pierwotnym adresatem żądania informacji jest zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym albo traktowanym jako unijny port lotniczy, który następnie, jeżeli to niezbędne, zwraca się z wnioskiem o informacje do podmiotów zajmujących się obsługą paliw oraz do operatorów statków powietrznych. Zarządzający, przygotowując odpowiedź, powinien uwzględnić również dane zebrane od ww. podmiotów. Udzielając odpowiedzi, zarządzający ma w istocie 7 dni na opracowanie odpowiedzi uwzględniającej jego stanowisko oraz informacje od operatorów i podmiotów paliwowych. Określenie terminu 21 dni jest w pełni zasadne, mając na uwadze konieczność przeprowadzenia procesu, który umożliwi zebranie kompletnych i wiarygodnych danych od operatorów statków

powietrznych oraz podmiotów zajmujących się obsługą paliw, a także przygotowanie i przesłanie spójnej odpowiedzi do Prezesa ULC.

Należy też podkreślić, że to zarządzający ponosi konsekwencje, w przypadku gdy nie udowodni spełnienia obowiązku określonego w art. 6 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, co prowadzi do rozpoczęcia procedury zgodnie z art. 6 ust. 3 tego rozporządzenia. Tym samym wskazany termin wychodzi naprzeciw wskazanemu w przepisach UE ogólnemu terminowi „bez zbędnej zwłoki”, umożliwiając jednocześnie faktyczną realizację omawianego obowiązku.

Dodanie art. 66h w ustawie – Prawo lotnicze

W projektowanym art. 66h ustawy – Prawo lotnicze określono termin, w jakim podmiot zajmujący się obsługą paliwa lub operator statku powietrznego, który nie dostarczy zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym albo lotniskiem traktowanym jako unijny port lotniczy informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE, będzie obowiązany przedstawić temu zarządzającemu informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE. Wskazano, że ten termin wynosi 14 dni, mając na uwadze konieczność weryfikowania dużej liczby danych pochodzących z rozbudowanych baz, co wymaga czasu na ich przeszukanie i ekstrakcję. W wielu przypadkach jest również niezbędne przeprowadzenie dodatkowych czynności weryfikacyjnych, takich jak potwierdzenie dostępności sprzętu na danym lotnisku w dniu wystąpienia niedoboru SAF, co wiąże się z koniecznością konsultacji z różnymi jednostkami organizacyjnymi. Termin ten jest wystarczający, a jednocześnie uniemożliwi arbitralne narzucanie zbyt krótkiego terminu przez zarządzającego unijnym portem lotniczym dla operatorów statków powietrznych oraz podmiotów zajmujących się obsługą paliwa, co może skutkować zebraniem niekompletnych lub niewiarygodnych danych. Dodatkowo wychodzi naprzeciw ogólnemu terminowi „bez zbędnej zwłoki” wskazanemu w rozporządzeniu 2023/2405/UE, umożliwiając faktyczną realizację tego obowiązku. Jednocześnie należy wyjaśnić, że informacjami, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE, mogą być m.in.:

- 1) dokumenty potwierdzające dostarczenie paliw SAF do portu lotniczego;
- 2) dokumenty potwierdzające trudności w zapewnieniu dostawy paliw SAF do portu lotniczego;
- 3) umowy zawarte na dostawę paliw SAF.

Dodanie art. 66i w ustawie – Prawo lotnicze

W projektowanym art. 66i ustawy – Prawo lotnicze określono, w przypadku podmiotu zajmującego się obsługą paliwa lub zarządzającego lotniskiem, obowiązek przekazywania operatorowi statku powietrznego, na jego żądanie, dokumentów i informacji niezbędnych do przygotowania uzasadnienia niespełnienia warunku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, tj. warunku, aby roczna ilość uzupełnianego paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym wynosiła co najmniej 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie. W przepisie określono również termin, w jakim przedmiotowe dokumenty i informacje mają zostać przekazane.

Jednocześnie należy wyjaśnić, że informacjami niezbędnymi do przygotowania przez tego operatora należytego uzasadnienia zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405/UE mogą być m.in.: komunikaty dostawcy paliwa, podmiotu zapewniającego obsługę naziemną lub organu zarządzającego portem lotniczym.

Dodanie art. 209uo oraz zmiany w art. 209w w ustawie – Prawo lotnicze

W celu wykonania art. 12 ust. 9 rozporządzenia 2023/2405/UE, w dziale XIa ustawy – Prawo lotnicze wprowadzono niezbędne ramy prawne i administracyjne, aby zapewnić właściwe wypełnianie obowiązków i nakładanie kar pieniężnych. W szczególności ustalono administracyjne kary pieniężne za naruszenie obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE w zakresie dotyczącym operatorów statków powietrznych oraz organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi, a także określono organ właściwy do nakładania tych kar.

W odniesieniu do operatorów statków powietrznych wymiar kary pieniężnej określony w projektowanym art. 209uo ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze został wskazany bezpośrednio w art. 12 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405/UE. Mimo że art. 12 ust. 2 tego rozporządzenia określa, że kara jest nakładana za naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 5 tego rozporządzenia, to należy wskazać, że zasadniczym obowiązkiem, za naruszenie którego nałożenie ww. kary jest uzasadnione (biorąc pod uwagę znaczny stopień jej uciążliwości), jest wyłącznie ten określony w art. 5 ust. 1 ww. rozporządzenia. Rozszerzenie zakresu stosowania ww. kary na pozostałe ustępy art. 5 (naruszenia obowiązków) byłoby nieuzasadnione ze względu na zaburzenie zasady jej proporcjonalności w stosunku do ciężaru tych naruszeń. Natomiast przy określaniu wysokości kary pieniężnej nakładanej na organ zarządzający unijnym portem lotniczym kierowano się zasadą, że sankcje powinny być sprawiedliwe, adekwatne do wagi naruszenia, przy zachowaniu jednolitych standardów traktowania

podmiotów oraz celów, dla których zostały wprowadzone, tj. powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Art. 209^{uo} ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze nakłada na Prezesa ULC obowiązek corocznej publikacji, w drodze obwieszczenia, rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę wyrażonej w złotych oraz metodyki zastosowanej do jej ustalania na podstawie informacji podawanych przez EASA zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, w terminie do dnia 31 grudnia każdego roku, za poprzedni rok kalendarzowy, a także określa, według jakiego kursu euro zostanie dokonane obliczenie tej ceny paliwa lotniczego, tj. średniego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, w którym następuje ogłoszenie obwieszczenia.

W celu właściwego wypełniania obowiązków wskazanych w rozporządzeniu 2023/2405/UE wprowadzono także możliwość nałożenia kary pieniężnej na operatorów statków powietrznych za niespełnianie obowiązku informacyjnego określonego w art. 8 tego rozporządzenia. Wprowadzono również możliwość nałożenia kary pieniężnej na organ zarządzający unijnym portem lotniczym albo lotniskiem traktowanym jako unijny port lotniczy za niespełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405/UE, polegającego na dostarczeniu informacji niezbędnych do udowodnienia przestrzegania przepisów wskazanych w art. 6 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE oraz za niepodjęcie wszelkich niezbędnych działań, o których mowa w art. 6 ust. 3 tego rozporządzenia.

Jednocześnie dodano przepisy zapewniające możliwość nałożenia kary na podmiot zajmujący się obsługą paliwa lub operatora statku powietrznego, który nie dostarczy zarządzającemu lotniskiem informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE (ust. 7 i 8 w art. 209^{uo} ustawy – Prawo lotnicze).

Dodano przepisy umożliwiające nałożenie kary na podmiot zajmujący się obsługą paliwa lub zarządzającego lotniskiem (zarówno będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu rozporządzenia, jak i traktowanym jako unijny port lotniczy), który nie dostarczył operatorowi statku powietrznego informacji służących do przygotowania uzasadnienia, o którym mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405UE (ust. 9 i 10 w art. 209^{uo} ustawy – Prawo lotnicze). Powyższe jest spowodowane potrzebą zapewnienia lepszego stosowania tego rozporządzenia przez możliwość nałożenia kary za brak współpracy z tymi podmiotami.

W konsekwencji dodania art. 209^{uo} do ustawy – Prawo lotnicze zmodyfikowano również odpowiednio art. 209 w ust. 1 i 2 tej ustawy.

Natomiast w wyniku zmian w ustawie o biokomponentach, w art. 209w ustawy – Prawo lotnicze dodano ust. 5 i 6, zgodnie z którymi kary pieniężne, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 tej ustawy, uiszczą się na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanego dalej „NFOŚiGW”, a Prezes Urzędu przekazuje NFOŚiGW informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 tej ustawy, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu.

Zmiana w art. 209y ustawy – Prawo lotnicze

Art. 209y ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze doprecyzowano o wskazanie, że należności z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 tej ustawy, będą stanowić przychód NFOŚiGW. W ust. 2 omawianego przepisu wskazano, że NFOŚiGW przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu, ministrowi właściwemu do spraw klimatu i Prezesowi ULC informację o wpłatach z tytułu kar pieniężnych dodanych w przedmiotowym projekcie, w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy informacja.

Zmiany w załączniku nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze

Wprowadzono opłatę lotniczą za rozpatrzenie wniosku o traktowanie portu lotniczego nieobjętego zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE. Wprowadzono również opłatę lotniczą za rozpatrzenie wniosku o tymczasowe zwolnienie z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2045/UE, a także opłatę lotniczą za rozpatrzenie wniosku o przedłużenie zwolnienia z tego obowiązku. Wysokość zaproponowanych stawek opłaty lotniczej jest uzasadniona kosztami Prezesa ULC związanymi z prowadzeniem postępowania w przedmiotowych zakresach.

Zmiana ustawy – Prawo energetyczne

Zmienia się art. 23r ust. 3 ustawy – Prawo energetyczne w celu uwzględnienia Prezesa ULC w katalogu podmiotów, które w ramach realizacji zadań lub kontroli prowadzonych na zasadach i w trybach określonych w odrębnych przepisach, w tym przypadku w przepisach ustawy – Prawo lotnicze, kontrolują spełnienie obowiązku posiadania koncesji, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1–4 ustawy – Prawo energetyczne, wpisu do rejestru, o którym mowa w art. 32a ustawy – Prawo energetyczne, oraz zgłoszenia infrastruktury paliw ciekłych, o którym mowa w art. 43e ustawy – Prawo energetyczne.

Projekt ustawy wprowadza również zmianę w przepisach dotyczących koncesji (dodawany ust. 1ca w art. 35 ustawy – Prawo energetyczne) polegającą na tym, że wniosek o udzielenie koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi i koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie benzyn lotniczych, paliw typu benzynowego do silników odrzutowych oraz paliw typu nafty do silników odrzutowych będzie zawierać informacje o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw paliw ciekłych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży tych paliw ciekłych z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk. Przepis ten ma zapewnić Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki, zwanemu dalej „Prezesem URE”, dostęp do pełnych danych na temat dostawców paliw lotniczych na cele lotnicze w Polsce, co jest niezbędne do wykonywania zadań Prezesa URE jako organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, w stosunku do dostawców paliw lotniczych.

Zmiany ustawy – Prawo ochrony środowiska

W odnośniku nr 1 do tytułu ustawy – Prawo ochrony środowiska dodaje się punkt wskazujący, że zmieniana ustawa służy stosowaniu rozporządzenia 2023/2405/UE.

W art. 400k w ust. 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska zostanie zmieniony pkt 1b. Zmiana polega na przekazywaniu programów priorytetowych dotyczących SAF do zaopiniowania dodatkowo przez ministra właściwego do spraw energii oraz ministra właściwego do spraw transportu. Zmiana ma umożliwić ww. ministrom udział w kształtowaniu programów priorytetowych NFOŚiGW dotyczących SAF.

Ponadto w art. 400k w ust. 2 tej ustawy zostanie dodany pkt 6, który do zadań Zarządu NFOŚiGW dodaje realizację obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 10 akapit trzeci rozporządzenia 2023/2405/UE. Obowiązek ten dotyczy podawania do publicznej wiadomości sprawozdań na temat wykorzystania zagregowanych dochodów uzyskanych z kar pieniężnych oraz informacji na temat poziomu wydatków przydzielonych na projekty w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF lub produkcji SAF. Obowiązek ten został przypisany do NFOŚiGW, ponieważ przychody z kar uzyskiwanych za niewypełnienie obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE będą stanowiły przychód NFOŚiGW. Pierwsze sprawozdanie NFOŚiGW sporządzi do dnia 25 września 2026 r., a następne co 5 lat.

Projektowane w art. 401 ust. 7 pkt 21 i 22 ustawy – Prawo ochrony środowiska określają, że przychodami NFOŚiGW są także wpływy z tytułu kar pieniężnych wymierzanych na podstawie projektowanych art. 33 ust. 1 pkt 10–15 ustawy o biokomponentach oraz art. 209uo

ust. 1, 4–7 i 9 ustawy – Prawo lotnicze. Ponadto art. 401c ust. 9d ustawy – Prawo ochrony środowiska wskazuje, że przychody, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 21 tej ustawy, po pomniejszeniu kosztów ich obsługi, przeznacza się na dofinansowanie przedsięwzięć i zadań dotyczących wytwarzania SAF oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój SAF. W konsekwencji zmianie ulegają też odesłania w art. 401c ust. 9c, 10 i 11 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Dofinansowanie do obszarów wymienionych w art. 401c ust. 9d ustawy – Prawo ochrony środowiska będzie odbywać się w ramach programów priorytetowych zarządzanych przez NFOŚiGW. Środki na te cele będą pochodzić z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 10–14 ustawy o biokomponentach oraz art. 209u ustawy 1, 4–7 i 9 ustawy – Prawo lotnicze (art. 401c ust. 9d ustawy – Prawo ochrony środowiska). Przy czym na koszty obsługi tych przychodów ponoszonych przez NFOŚiGW może zostać przeznaczone maksymalnie 1,5 % tych przychodów. Mechanizm dofinansowujący przedsięwzięcia i zadania w zakresie wytwarzania SAF oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój tych paliw jest zgodny z art. 12 ust. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE. Jednocześnie konstrukcja tego mechanizmu sprawia, że ewentualne kary płacone przez dostawców paliw lotniczych będą wzmacniały rynek SAF (przez ww. działania), co w kolejnych latach ułatwi dostawcom paliw lotniczych spełnienie przez nich obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia 2023/2405/UE.

Projekt przewiduje, że kary pieniężne wymierzane na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 10–14 ustawy o biokomponentach będą stanowić przychód NFOŚiGW, który będzie przeznaczony na dofinansowanie przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania SAF oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój SAF. Takie przeznaczenie kar wynika bezpośrednio z art. 12 ust. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE oraz jest podyktowane potrzebą wsparcia finansowego inwestycji w zakresie SAF w początkowym okresie obowiązywania wymagań w zakresie zapewnienia wymaganych udziałów SAF w paliwie lotniczym. Zakłada się, że środki z kar pieniężnych umożliwią wzmocnienie inwestycji w zakresie produkcji SAF, co z kolei przełoży się na dostępność SAF na krajowym rynku w kolejnych latach – należy pamiętać, że wymagany udział SAF w paliwie lotniczym wzrasta sukcesywnie w kolejnych latach do poziomu 70 % w 2050 r. Pozyskane środki pozwolą na wsparcie rozwoju SAF w Polsce przez dofinansowanie do inwestycji w moce produkcyjne i programy badawczo-rozwojowe. Szacuje się, że w 2030 r. do osiągnięcia wymaganego udziału SAF będzie potrzebne, w skali kraju, ok. 78 tys. ton hydorafinowanego oleju roślinnego (tzw. „HVO”) oraz ok. 10 tys. ton paliw syntetycznych. W Polsce nie ma jeszcze instalacji do produkcji tego rodzaju paliw. Zgodnie z posiadanymi

informacjami w 2026 r. jest planowane uruchomienie pierwszej w Polsce instalacji do produkcji HVO o zdolności produkcyjnej ok. 300 tys. ton/rok, przy czym należy pamiętać, że HVO nie będzie produkowane tylko i wyłącznie na potrzeby realizacji obowiązku wynikającego z rozporządzenia 2023/2405, ale także będzie przeznaczane na realizację Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) określonego w ustawie o biokomponentach. Do 2035 r. moce wytwórcze, jak również postęp technologiczny w dziedzinie SAF powinny być na tyle rozwinięte, że nie będzie wymagane ich dalsze wsparcie finansowe. Ponadto zgodnie z publicznie dostępnymi danymi jest planowana inwestycja produkcji paliw syntetycznych na poziomie 70 tys. ton rocznie.

Ponadto projekt przewiduje, że kary pieniężne wymierzane na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 15 ustawy o biokomponentach będą stanowić przychód NFOŚiGW, który zgodnie ze zmienianym brzmieniem art. 401c ust. 9c ustawy – Prawo ochrony środowiska będzie przeznaczony na przedsięwzięcia wymienione w tym ustępie.

Zmiany ustawy o biokomponentach

W art. 1 w ust. 1 ustawy o biokomponentach dodaje się pkt 7, który rozszerza zakres przedmiotowy ustawy o określenie zasad wykonywania obowiązków związanych z realizacją dostaw SAF.

W art. 2 ust. 1 ustawy o biokomponentach dokonuje się zmiany brzmienia dotychczasowego pkt 33, 33a, 39 i 40 oraz dodaje się dodatkowe pkt 42–48, w których zdefiniowano UDB, dostawcę paliw lotniczych, SAF, syntetyczne paliwa lotnicze, biopaliwa lotnicze, paliwa lotnicze, operatora statku powietrznego oraz unijny port lotniczy. Zostały również poprawione definicje uznanego systemu certyfikacji, świadectwa i poświadczenia, ze względu na dodanie art. 28b² wskazującego kryteria ograniczenia emisji dla ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu.

Definicja UDB odnosząca się do tej pory jedynie do umożliwienia monitorowania wytwarzania biokomponentów, a także obrotu tymi biokomponentami oraz pozostałymi składowymi NCW została rozszerzona o możliwość monitorowania realizacji obowiązków sprawozdawczych wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE.

W wyniku projektowanej zmiany UDB będzie miała na celu umożliwienie monitorowania m.in. obrotu innymi paliwami odnawialnymi, biopaliwami ciekłymi, ciekłymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu, gazowymi paliwami węglowymi

pochodzącymi z recyklingu i biokomponentami zawartymi w paliwach, paliwach lotniczych lub paliwach żeglugowych – dotyczy to wszystkich rodzajów ww. paliw.

Art. 2 ust. 1 pkt 42 ustawy o biokomponentach definiuje dostawcę paliw lotniczych, który będzie obowiązany do realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE. Zgodnie z projektowaną definicją dostawcą paliw lotniczych jest dostawca paliwa lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405/UE, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Turcji, posiadający koncesję Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi lub obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie co najmniej jednego z paliw lotniczych (zdefiniowanych w art. 2 ust. 1 pkt 46 ustawy o biokomponentach), który udostępnia je w wyniku dostarczenia samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym lub porcie lotniczym traktowanym jako unijny port lotniczy do celów rozporządzenia 2023/2405/UE, znajdującymi się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Definicja dostawcy nie odnosi się do podmiotów zajmujących się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia 2023/2405/UE, które nie dokonują sprzedaży paliwa operatorowi statku powietrznego, a jedynie świadczą usługę tankowania paliwem statku powietrznego. Należy zauważyć, że aby zostać dostawcą paliw lotniczych należy spełnić łącznie wszystkie ww. warunki, tj. posiadać koncesję na jedno z paliw lotniczych (art. 2 ust. 1 pkt 46 ustawy o biokomponentach), typ paliwa, dostarczać to paliwo operatorowi statku powietrznego (zdefiniowanemu w art. 2 ust. 1 pkt 47 ustawy o biokomponentach) oraz dostarczać je w unijnym porcie lotniczym (zdefiniowanym w art. 2 ust. 1 pkt 48 ustawy o biokomponentach). Taka konstrukcja ma na celu objęcie definicją dostawcy paliw lotniczych tych podmiotów, które prowadzą działalność na rzecz lotów komercyjnych i na największych lotniskach unijnych. Jest to spójne z intencją rozporządzenia 2023/2405/UE, które swoim zakresem obejmuje lotniska zdefiniowane jako unijne porty lotnicze i które odnosi się do operatorów statków powietrznych tankujących na tych lotniskach. Oznacza to, że obowiązkami wynikającymi z art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE będą objęci dostawcy paliw lotniczych dostarczający te paliwa bezpośrednio do operatorów statków powietrznych (jednakże nie podmioty świadczące obsługę naziemną, w tym tankowanie). Wskazanie ww. grupy podmiotów wynika z poniższych faktów:

- 1) dostawcy paliw lotniczych posiadający stosowną koncesję są podmiotami odpowiadającymi za dostarczenie paliwa lotniczego bezpośrednio do operatora statków powietrznych. Biorąc pod uwagę obowiązek dostarczania paliwa lotniczego z udziałem SAF do unijnych portów lotniczych w rozumieniu rozporządzenia 2023/2405/UE, należy wskazać, że to dostawcy paliw lotniczych mają pełną wiedzę o wolumenach dostarczonych na te lotniska, dzięki czemu są w stanie skutecznie wykonywać obowiązki sprawozdawcze określone w art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE;
- 2) dostawcy paliw lotniczych, kupując paliwo lotnicze np. od producentów lub importerów sami decydują, na jakie lotniska będą trafiać zakupione wolumeny. Jest to istotne z tego względu, że rozporządzenie 2023/2405/UE definiuje unijne porty lotnicze, na które ma być dostarczane SAF, zgodnie z kryteriami liczby przewiezionych pasażerów lub ilości przewiezionych towarów – w Polsce wg danych za 2023 r. takich lotnisk jest 8. Możliwość kierowania paliwa lotniczego z dodatkiem SAF na porty lotnicze kwalifikujące się jako unijne będzie mieć istotne znaczenie dla spełnienia wymagań wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE. W interesie dostawców paliw lotniczych jest, aby paliwa z zawartością SAF trafiały w pierwszej kolejności na unijne porty lotnicze, co przełoży się na sposób realizacji obowiązków wynikających z art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405/UE;
- 3) art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405/UE określa dostawcę paliwa lotniczego przez odniesienie do definicji dostawcy paliwa w rozumieniu art. 2 pkt 38 dyrektywy 2018/2001, która w pierwszej kolejności wskazuje na podmioty objęte obowiązkiem zapłaty podatku akcyzowego lub, gdy jest to należycie uzasadnione, każdy inny odpowiedni podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie UE. Projektowane określenie dostawcy paliw lotniczych jest zatem zgodne z przepisami UE.

W art. 2 ust. 1 pkt 43 ustawy o biokomponentach wprowadzono definicję SAF (zrównoważonego paliwa lotniczego) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405/UE.

W art. 2 ust. 1 pkt 44 i 45 ustawy o biokomponentach zostały zdefiniowane poszczególne rodzaje paliwa SAF wraz z wyszczególnieniem ze względu na surowce niezbędne do ich wytwarzania oraz podziałem na:

- 1) syntetyczne paliwa lotnicze, równoważne obecnie zdefiniowanym innym paliwom odnawialnym, które są wytworzone z przeznaczeniem do wytwarzania syntetycznych paliw lotniczych;

- 2) biopaliwa lotnicze, równoważne biokomponentom ciekłym, w tym biokomponentom zaawansowanym lub wytworzonym z surowców wskazanych w części B załącznika 1 do ustawy – z wyłączeniem biokomponentów wytworzonych z roślin spożywczych i pastewnych, które są wytworzone z przeznaczeniem do wytwarzania biopaliw lotniczych.

Art. 2 ust. 1 pkt 47 ustawy o biokomponentach definiuje „operatora statku powietrznego”, a pkt 48 w tym przepisie – „unijny port lotniczy”. Wszystkie te definicje odwołują się do definicji wskazanych w rozporządzeniu 2023/2405/UE i są zgodne z tym rozporządzeniem.

Definicja zawarta w art. 2 ust. 1 pkt 46 ustawy o biokomponentach określa, czym są paliwa lotnicze. Definicja odsyła do art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy – Prawo energetyczne, gdzie są wskazane następujące typy paliw ciekłych – benzyny lotnicze, paliwa typu benzynowego do silników odrzutowych oraz paliwa typu nafty do silników odrzutowych. Te trzy typy paliw ciekłych stanowią wszystkie dostępne na rynku konwencjonalne paliwa lotnicze, w związku z czym zapewniono, że projektowanymi regulacjami będą objęte wszystkie stosowane w lotnictwie paliwa konwencjonalne. Definicja odnosi się do konkretnych rodzajów paliwa lotniczego, co ma na celu zapobieżenie ewentualnym wątpliwościom w interpretacji przepisów.

W art. 23 ust. 3 ustawy o biokomponentach, stanowiącym przepis upoważniający, dokonano zmian wprowadzających do zakresu przedmiotowego aktu wykonawczego wydawanego na podstawie tego przepisu sprawy odnoszące się do wartości energetycznej paliw lotniczych. Zakres wskazanego upoważnienia ustawowego został rozszerzony o konieczność określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu określania wartości energetycznej dla dodatków do paliw lub paliw lotniczych w postaci eterów, innych paliw odnawialnych oraz ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu. Wytyczne do wydania aktu wykonawczego zostały również zaktualizowane – przewidziano w nich konieczność odniesienia się do wartości określonych w załączniku III do dyrektywy 2018/2001 (w projektowanym brzmieniu wskazano na konieczność wzięcia pod uwagę wartości określonych w załączniku do dyrektywy 2018/2001, rezygnując jednocześnie z odsyłania do załącznika do tej dyrektywy w jej wcześniejszym brzmieniu).

W ustawie o biokomponentach w art. 28a dodano ust. 5 i 6, w art. 28b¹ zmieniono brzmienie ust. 1, a w art. 28c zmieniono brzmienie ust. 1a pkt 2 lit. b w celu doprecyzowania regulacji w zakresie minimalnego poziomu redukcji emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z

recyklingu, określając go na poziomie min. 70 %. Dodano także art. 28b² określający kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, określając je na minimalnym poziomie ograniczenia emisji wynoszącym 70 %. Dotychczas ustawa o biokomponentach odnosiła się w tej kwestii do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/1185 z dnia 10 lutego 2023 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 poprzez ustanowienie minimalnego progu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w przypadku pochodzących z recyklingu paliw węglowych oraz poprzez określenie metodyki oceny ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, uzyskanego dzięki odnawialnym ciekłym i gazowym paliwom transportowym pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzącym z recyklingu paliwom węglowym (Dz. Urz. UE L 157 z 20.06.2023, str. 20), jednak ze względu na wygaśnięcie delegacji do wydania ww. rozporządzenia delegowanego w związku ze zmianą art. 25 ust. 2 dyrektywy 2018/2001 zdecydowano się na wpisanie wartości określającej kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu na stałe w ustawie.

W art. 28ea ust. 2 ustawy o biokomponentach uzupełnia się wyłączenie określonego w art. 28ea ust. 1 zakazu (zakaz wystawiania przez podmiot realizujący NCW poświadczeń dla biokomponentów zawartych w paliwach, które zostały wykorzystane przez ten podmiot do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1) wobec podmiotów realizujących NCW, w przypadku poświadczeń wystawianych dla biokomponentów wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405/UE. Zmiana ma zapewnić możliwość wystawiania przez podmioty realizujące NCW poświadczeń dla biokomponentów wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405/UE.

Po obecnym rozdziale 4b ustawy o biokomponentach dodaje się rozdział 4ba, który określa obowiązki dotyczące SAF.

Art. 28ya ustawy o biokomponentach określa obowiązki Prezesa URE w zakresie SAF, czyniąc go organem odpowiedzialnym za administrację i zarządzanie dostępem do UDB przez tych dostawców paliw lotniczych, którzy ze względu na lokalizację w łańcuchu dostaw nie są zobowiązani do posiadania certyfikatu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 37 ustawy o biokomponentach, oraz nakłada obowiązek weryfikacji poprawności informacji przekazywanych do UDB przez dostawców paliw lotniczych oraz przez podmioty

wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF.

W art. 28ya pkt 1 i 4 ustawy o biokomponentach poszerzono kompetencje Prezesa URE o wykonywanie zadań organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, w stosunku do dostawców paliw lotniczych, a także o współpracę z Komisją Europejską i Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w zakresie niezbędnym do wykonywania obowiązków organu właściwego. Poszerzenie kompetencji Prezesa URE o powyższe zadania jest związane z przypisaniem Prezesowi URE roli organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, w zakresie dostawców paliw lotniczych.

Art. 28yb ust. 1 ustawy o biokomponentach nakłada na ministra właściwego do spraw klimatu obowiązek corocznej publikacji, w drodze obwieszczenia, rocznej średniej ceny paliw lotniczych; rocznej średniej ceny SAF; rocznej średniej ceny syntetycznych paliw lotniczych; różnicy między roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych; różnicy między roczną średnią ceną syntetycznych paliw lotniczych a roczną średnią ceną paliw lotniczych. Publikowane ceny oraz różnice w tych cenach będą służyć do określania wysokości kar pieniężnych wymierzanych przez Prezesa URE. Ogłaszane ceny mają pochodzić ze sprawozdania EASA, co wynika ze wskazanego przez Komisję Europejską podejścia, które ma ujednolicić w całej UE wysokość wymierzanych kar. Sprawozdanie EASA jest publikowane na podstawie art. 13 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE. Ust. 2 w art. 28yb ustawy o biokomponentach określa, według jakiego kursu euro zostanie dokonane obliczenie tych cen, tj. średniego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, w którym następuje ogłoszenie obwieszczenia.

Projektowany art. 28yc ustawy o biokomponentach wskazuje, że SAF może być zaliczony na poczet realizacji obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405/UE tylko wówczas, gdy:

- 1) nie był poprzednio zaliczony na poczet realizacji tych samych obowiązków przez ten sam lub inny podmiot zobowiązany oraz
- 2) w zależności od rodzaju paliwa SAF, są spełnione kryteria zrównoważonego rozwoju (KZR) i kryteria ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (GHG) zgodnie z poniższym zestawieniem:

- a) KZR określone w art. 28ba–28bcb i art. 28bcc ust. 1 ustawy o biokomponentach oraz GHG określone w art. 28b tej ustawy – w przypadku biopaliw lotniczych,
- b) GHG określone w art. 28b¹ ustawy o biokomponentach – w przypadku syntetycznych paliw lotniczych,
- c) GHG określone w art. 28b² ustawy o biokomponentach – w przypadku pochodzących z recyklingu węglowych paliw lotniczych będących ciekłymi lub gazowymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu.

Projektowany art. 28yd pkt 1 ustawy o biokomponentach wskazuje, że dokumenty potwierdzające spełnienie kryteriów art. 28yc (umożliwiających zaliczenie SAF na poczet realizacji obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405/UE) są tożsame z dokumentami umożliwiającymi zaliczenie biokomponentów, innych paliw odnawialnych oraz ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu na poczet realizacji NCW, które zostały określone w art. 28c ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o biokomponentach. Natomiast art. 28yd pkt 2 tej ustawy przewiduje możliwość wykorzystania do zaliczenia ww. obowiązku także innych dokumentów wystawionych przez podmiot realizujący NCW. Taka możliwość została przewidziana ze względu na ewentualne wystąpienie, przypadku gdy dokument określony w art. 28c ust. 1 pkt 2, tj. poświadczenie, został już wykorzystany dla danej partii SAF na cel NCW, co sprawia, że poświadczenie to nie mogłoby zostać przedłożone przez dostawcę paliw lotniczych będącego podmiotem innym niż realizujący NCW. Dlatego umożliwiono przedstawienie dokumentu uwiarygadniającego zawartość SAF w paliwie lotniczym, wystawionego na podstawie dokumentów wymienionych w pkt 1 tego przepisu.

W ustawie o biokomponentach dodaje się art. 28ye, na podstawie którego Prezes URE zostanie uprawniony do żądania przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE, oraz w art. 30c tej ustawy przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawcę paliw lotniczych, z zachowaniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych. Takimi dokumentami mogą być przykładowo faktury potwierdzające nabycie odpowiednich wolumenów paliwa lotniczego, świadectwa jakości lub dokumenty przewidziane przez uznany system certyfikacji. Celem proponowanego przepisu jest zagwarantowanie Prezesowi URE dostępu do pełnej dokumentacji i informacji dotyczącej realizacji ww. obowiązków. Analogiczny przepis funkcjonuje obecnie m.in. w ustawie o biokomponentach (art. 28j) i ma zastosowanie od kilku lat do rozliczania przez Prezesa URE

realizacji obowiązku NCW. Dodawany przepis będzie miał zastosowanie m.in. do weryfikacji przez Prezesa URE realizacji przez dostawców paliw lotniczych spoczywających na nich obowiązków.

Projektowany art. 28yf ustawy o biokomponentach wskazuje, że informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE, są przekazywane zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE przez dostawcę paliw lotniczych, na wniosek zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wniosku.

W art. 30c ustawy o biokomponentach zakres podmiotów zobowiązanych do przekazywania informacji umożliwiających nadzór nad rynkiem biokomponentów, ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i innych paliw odnawialnych zostaje uzupełniony, ze względu na rozszerzenie funkcjonalności UDB, o dostawców paliw lotniczych oraz podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa z dodatkiem SAF.

Dodawany art. 30d ustawy o biokomponentach określa obowiązki Prezesa URE w zakresie UDB w części dotyczącej realizacji NCW, czyniąc go organem odpowiedzialnym za administrację i zarządzanie dostępem do UDB przez podmioty realizujące NCW niebędące częścią uznanego systemu certyfikacji oraz nakłada obowiązek weryfikacji poprawności informacji przekazywanych do UDB podmioty realizujące NCW.

W ustawie o biokomponentach dodaje się także art. 30e, na podstawie którego Prezes URE zostanie uprawniony do żądania przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązków, o których mowa w art. 30c, przez podmioty realizujące NCW, z zachowaniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych. Celem proponowanego przepisu jest zagwarantowanie krajowemu administratorowi UDB dostępu do pełnej dokumentacji i informacji dotyczących obowiązków informacyjnych wynikających z art. 30c.

W art. 33 ust. 1 ustawy o biokomponentach rozszerza się katalog działań podlegających karze pieniężnej. Projektowany przepis ma na celu zapewnienie egzekucji obowiązków nakładanych na dostawcę paliw lotniczych, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7, art. 6 ust. 4, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE, a także obowiązków dotyczących wprowadzenia informacji do UDB zgodnie z art. 30c ustawy o biokomponentach. Ponadto w

art. 33 tej ustawy dodaje się ust. 8c–8f, które określają sposób obliczania i wysokość poszczególnych kar pieniężnych za niewykonanie lub naruszenie obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE. Ust. 8c i 8e wskazują sposób obliczania wysokości kar przez wzory – ust. 8c uwzględnia zarówno przypadek, gdy w poprzednim okresie sprawozdawczym dostawca paliw lotniczych wypełnił wymagany udział SAF, jak również przypadek, w którym w poprzednim okresie sprawozdawczym dany dostawca paliw lotniczych nie dostarczył wymaganego udziału SAF. Użyte w ust. 8c i 8e określenie „okres sprawozdawczy” odnosi się do definicji wskazanej w art. 3 pkt 23 rozporządzenia 2023/2405/UE. Ust. 8e określa wzór do wyliczenia kary za przekazanie wprowadzających w błąd lub niedokładnych informacji, przy czym w tym wzorze została zastosowana stała wartość (43 GJ/t), która odpowiada wartości energetycznej wskazanej w załączniku III do dyrektywy 2018/2001 dla paliwa do silników odrzutowych. Projektowane ust. 8d i 8f określają wysokość kary pieniężnej w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 12 i 14. Projektowany ust. 11a określa, że wpływy z tytułu kar, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 10–15 ustawy o biokomponentach, będą stanowiły przychód NFOŚiGW, zaś ust. 14 precyzuje, że te kary będą uiszczane na rachunek NFOŚiGW. Kierowanie środków pieniężnych, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 10–14 ustawy o biokomponentach, na rachunek NFOŚiGW ma zapewnić ich identyfikowalność, ponieważ zgodnie z art. 12 ust. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE państwa członkowskie UE starają się zapewnić, aby dochody uzyskiwane z kar pieniężnych były wykorzystywane do celów wspierania SAF. Dodawane ust. 15 i 16 określają obowiązki informacyjne Prezesa URE i NFOŚiGW. Przepisy te mają zapewnić sprawne egzekwowanie obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE. Wskazana w ust. 16 informacja dotyczy wpłat dokonanych w roku kalendarzowym poprzedzającym składaną informację, tj. informacja obejmuje wyłącznie dane dla wpłat dokonanych w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego. Wpłaty dokonane przed przedstawieniem informacji w tym samym roku (np. dokonane w styczniu tego samego roku) powinny być ujmowane w informacji przedstawianej w kolejnym roku.

Zgodnie z art. 5 projektu NFOŚiGW po raz pierwszy przedstawia informację, o której mowa w art. 209y ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, oraz informację, o której mowa w art. 33 ust. 16 ustawy o biokomponentach, w terminie do dnia 31 marca 2027 r. Ww. informacje będą dotyczyły wpływów z kar pieniężnych określonych w wymienionych wyżej przepisach, które były wymierzone w roku 2026.

Przepis art. 6 projektu zobowiązuje podmioty wnioskujące o udzielenie koncesji, dla których w dniu wejścia w życie projektu trwają postępowania w sprawie udzielenia koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub koncesji obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie paliw ciekłych, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy zmienianej w art. 2 projektu, do uzupełnienia wniosku o udzielenie tej koncesji o informację, o której mowa w art. 35 ust. 1ca ustawy zmienianej w art. 2 projektu. Zgodnie z projektowanym przepisem podmioty będą obowiązane przedłożyć stosowne informacje w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Projektowany art. 7 ust. 1 przewiduje, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 4 projektu zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu nadanym projektem niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy. Ponadto art. 7 ust. 2 projektu określa wartość energetyczną dla poszczególnych paliw lotniczych do czasu wydania przepisów wykonawczych na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą.

Wyjaśnienie terminu wejścia w życie

Zgodnie z art. 8 projektu ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461). Wyjątkiem od powyższego są art. 1 pkt 5 projektu w zakresie art. 209uo ust. 1 i 3 ustawy – Prawo lotnicze oraz art. 4 pkt 13 lit. a tiret trzecie projektu w zakresie art. 33 ust. 1 pkt 10 i 15 ustawy o biokomponentach i art. 4 pkt 13 lit. d projektu w zakresie art. 33 ust. 8c ustawy o biokomponentach, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.

Przepisy art. 1 pkt 5 projektu w zakresie art. 209uo ust. 1 i 3 ustawy – Prawo lotnicze oraz art. 4 pkt 13 lit. a tiret trzecie projektu w zakresie art. 33 ust. 1 pkt 10 ustawy o biokomponentach i art. 4 pkt 13 lit. d w zakresie art. 33 ust. 8c ustawy o biokomponentach wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2027 r., bowiem dotyczą one operatorów statków powietrznych i dostawców paliw lotniczych, którzy są objęci obowiązkami rozporządzenia 2023/2405/UE rozliczanymi w okresie rocznym. Wejście w życie tych przepisów sankcyjnych od początku roku (będącego okresem rozliczeniowym) wykluczy sytuację, w której mogłoby dojść do złamania zasady działania prawa wstecz wynikającej pośrednio z art. 2 i art. 42 ust. 1

zдание pierwsze Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i skonkretyzowanej w odniesieniu do kar pieniężnych w art. 189c ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

Późniejsze wejście w życie przepisu art. 33 ust. 1 pkt 15 ustawy o biokomponentach wynika z faktu, że podmioty realizujące NCW, a także podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające biokomponenty i paliwa ciekłe wewnątrzwspólnotowo nie mogą skutecznie realizować obowiązku do czasu pełnego wdrożenia i uruchomienia operacyjnej UDB. Mechanizm sankcyjny jest ściśle powiązany z systemem raportowania i weryfikacji danych w tej bazie, co jest warunkiem prawidłowego funkcjonowania przepisów.

IV. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

V. Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.), w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

VI. Ocena organu wnioskującego czy projekt podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Regulacje zawarte w projekcie ustawy nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

VII. Ocena wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy nie dotyczą działalności mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

VIII. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem przekazania do uzgodnień, opiniowania i konsultacji publicznych.

Nazwa projektu: Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw	Data sporządzenia: 02.01.2026 r.
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury – ministerstwo wiodące Ministerstwo Klimatu i Środowiska – ministerstwo współpracujące	Źródło: Prawo Unii Europejskiej – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.)
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Maciej Lasek – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Paulina Hennig-Kloska – Minister Klimatu i Środowiska	Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UC68
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Anna Błażejczyk – Główny specjalista ds. prawnych w Departamencie Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, e-mail: (Anna.Blazejczyk@mi.gov.pl) Aleksander Słowik – Główny Specjalista w Departamencie Odnawialnych Źródeł Energii w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, e mail: (aleksander.slowik@klimat.gov.pl)	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?
Z dniem 20 listopada 2023 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation), zwane dalej „rozporządzeniem nr 2023/2405/UE”, które ustanawia zharmonizowane przepisy dotyczące upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF). Rozporządzenie nr 2023/2405/UE stosuje się do operatorów statków powietrznych i osób, o których mowa w art. 2 ust. 3 tego rozporządzenia, które dokonały powiadomienia, o którym mowa w tym przepisie, do unijnych portów lotniczych, w tym podmiotów uznanych za unijne porty lotnicze, oraz do odpowiednich organów zarządzających tymi unijnymi portami lotniczymi, a także do dostawców paliw lotniczych w rozumieniu art. 3 pkt 19 tego rozporządzenia. Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE państwa członkowskie Unii Europejskiej (UE) są obowiązane wyznaczyć właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania przepisów rozporządzenia 2023/2405/UE oraz za nakładanie kar pieniężnych na operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i dostawców paliw lotniczych. Natomiast zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE państwa członkowskie UE są obowiązane ustanowić przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów tego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wykonywania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające oraz uwzględniać w szczególności charakter, czas trwania, powtarzanie się i wagę naruszenia. Rozporządzenie nr 2023/2405/UE stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r., z wyjątkiem art. 4–6, art. 8 i art. 10, które stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r. Transport lotniczy odgrywa coraz większą rolę w gospodarce zarówno na szczeblu krajowym, jak i UE, stymuluje wzrost gospodarczy, zatrudnienie, handel i turystykę, a także mobilność zarówno przedsiębiorstw, jak i obywateli. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) szacuje, że do 2050 r. ruch pasażerski w Europie będzie wzrastać o nawet 3,1 % rocznie, a ruch towarowy o nawet 2,4 % rocznie, zgodnie z prognozą popandemiczną przy scenariuszu zakładającym wysokie natężenie ruchu. Wraz z rozwojem tej gałęzi transportu rosną emisje przez nią generowane. UE, na podstawie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz. Urz. UE L 243 z 09.07.2021, str. 1), ustanowiła zobowiązania prawne do osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. i zmniejszenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r. Aby to osiągnąć, wszystkie sektory gospodarki, w tym sektor transportu, muszą podjąć szybkie kroki w celu dekarbonizacji. W przypadku sektora transportu lotniczego wymaga to znacznego zwiększenia produkcji, podaży i zwiększania wykorzystywania SAF. Rozporządzenie nr 2023/2405/UE nakłada m.in. na dostawców paliwa lotniczego i unijne porty lotnicze obowiązek dotyczący zapewnienia odpowiedniej ilości SAF w paliwie lotniczym dostarczanym do tych unijnych portów lotniczych. Pod pojęciem paliwa lotniczego należy rozumieć benzyny lotnicze, paliwo typu nafty do silników odrzutowych i paliwa typu benzynowego do silników odrzutowych. Jest to spójne z intencją rozporządzenia nr 2023/2405/UE, które swoim zakresem obejmuje lotniska zdefiniowane jako unijne porty lotnicze i które odnosi się do operatorów statków powietrznych tankujących na tych lotniskach. W celu zapewnienia wykonania rozporządzenia nr 2023/2405/UE jest konieczne przyjęcie ram prawnych, które

umożliwią skuteczne funkcjonowanie przepisów tego rozporządzenia, w tym egzekwowanie obowiązków nałożonych na operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi oraz dostawców paliw lotniczych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem w celu zapewnienia stosowania rozporządzenia nr 2023/2405/UE jest zmiana przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą – Prawo lotnicze”, ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 43), zwanej dalej „ustawą – Prawo energetyczne”, ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo ochrony środowiska” oraz ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901), zwanej dalej „ustawą o biokomponentach”.

W celu spełnienia wymogu art. 11 rozporządzenia nr 2023/2405/UE zobowiązującego państwa członkowskie UE do wyznaczenia właściwego organu lub właściwych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie stosowania zharmonizowanych przepisów dotyczących upowszechniania i dostaw SAF, jako organ właściwy w odniesieniu do:

- 1) operatorów statków powietrznych, unijnych portów lotniczych i odpowiednich organów zarządzających tymi unijnymi portami lotniczymi – wyznacza się Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”;
- 2) dostawców paliw lotniczych – wyznacza się Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, zwanego dalej „Prezesem URE”.

W zakresie ustawy – Prawo lotnicze zostaną zmienione albo dodane przepisy regulujące zakres zadań i kompetencji Prezesa ULC, czynności w zakresie nadzoru Prezesa ULC nad realizacją nałożonych na operatorów statków powietrznych obowiązków dotyczących tankowania paliwa, wydawanie przez Prezesa ULC decyzji administracyjnych w związku ze składaniem przez operatorów statków powietrznych wniosków o tymczasowe zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa, czynności w zakresie postępowania w sprawie objęcia zakresem rozporządzenia nr 2023/2405/UE portu lotniczego niebędącego unijnym portem lotniczym, a także przepisy odnoszące się do wykonania przez unijne porty lotnicze obowiązków informacyjnych. Ponadto w zakresie ustawy – Prawo lotnicze zostaną uzupełnione przepisy dotyczące administracyjnych kar pieniężnych nakładanych przez Prezesa ULC oraz przepisy dotyczące opłat lotniczych pobieranych za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa ULC.

W zakresie ustawy – Prawo energetyczne zostanie wprowadzona zmiana, na podstawie której wnioski o udzielenie koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi i koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie, w jakim dotyczy benzyn lotniczych, paliw typu nafty do silników odrzutowych i paliw typu benzynowego do silników odrzutowych, będzie zawierać informacje o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw tych paliw ciekłych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży tych paliw ciekłych z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk.

W zakresie ustawy – Prawo ochrony środowiska zostaną dodane przepisy dotyczące wykorzystania przychodów z tytułu kar pieniężnych za brak realizacji obowiązków przewidzianych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE. Ww. wpływy zostaną przeznaczone na dofinansowanie inwestycji w zakresie produkcji SAF oraz badań naukowych i innowacji w dziedzinie rozwoju tych paliw lub produkcji SAF. Ponadto zostanie określony sposób wykorzystywania ww. wpływów na wskazane powyżej cele. Zakłada się wykorzystanie istniejących schematów dofinansowania projektów inwestycyjnych w ramach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dla programów priorytetowych finansowanych ze środków z kar pieniężnych dotyczących wytwarzania SAF oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój SAF.

W zakresie ustawy o biokomponentach zostaną wprowadzone następujące zmiany:

- 1) zostanie zdefiniowany dostawca paliw lotniczych, w szczególności przez odwołanie do definicji określonej w art. 3 pkt 19 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, która wskazuje, że tym dostawcą jest podmiot dostarczający paliwo na rynek odpowiedzialny za uiszczenie podatku akcyzowego lub, gdy jest to należycie uzasadnione, każdy inny podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie UE; wprowadzenie definicji dostawcy paliw lotniczych jest niezbędne w celu uniknięcia w przyszłości wątpliwości interpretacyjnych co do tego, które podmioty są zaliczane do katalogu dostawców paliwa lotniczego i w konsekwencji są obowiązane do realizacji obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia nr 2023/2405/UE;
- 2) Prezes URE zostanie wyznaczony jako organ właściwy w rozumieniu rozporządzenia nr 2023/2405/UE w odniesieniu do dostawców paliwa lotniczego. W konsekwencji zostanie rozszerzony zakres zadań Prezesa URE m.in. o współpracę z Komisją Europejską i Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w zakresie niezbędnym do wykonywania obowiązków określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE odnoszących się do dostawcy paliwa lotniczego. Ponadto Prezes URE zostanie uprawniony do kontrolowania dostawców paliwa lotniczego w celu potwierdzenia spełnienia przez nich obowiązków nakładanych projektowaną ustawą;
- 3) zostaną rozszerzone przepisy dotyczące unijnej bazy danych (UDB) w taki sposób, aby obejmowały one swoim zakresem nowe obowiązki sprawozdawcze nałożone, zgodnie z rozporządzeniem nr 2023/2405/UE, na dostawców paliw lotniczych;
- 4) zostaną dodane przepisy obligujące ministra właściwego do spraw klimatu do corocznego określania, w drodze obwieszczenia, rocznej średniej ceny paliw lotniczych, rocznej średniej ceny SAF, rocznej średniej ceny syntetycznych paliw lotniczych, różnicy między roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych, różnicy między roczną średnią ceną syntetycznego paliwa lotniczego a roczną średnią ceną paliw lotniczych, co zgodnie z rozporządzeniem nr 2023/2405/UE będzie służyło do ustalania wysokości kar pieniężnych;

- 5) zostaną dodane przepisy w zakresie kar pieniężnych, które będą egzekwowane w przypadku niewypełnienia obowiązków wynikających z art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Kary pieniężne zostaną ustalone zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Ze względu na początkowy etap rozwoju rynku przyjmuje się, iż wymiar kar będzie odpowiadał minimalnemu poziomowi wskazanemu w przepisach prawa UE. Środki pieniężne z kar będą kierowane na wyodrębniony rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, tak aby stanowiły one przychód tego funduszu, ale jednocześnie zapewniona była identyfikowalność tych środków umożliwiającą ich wykorzystywanie wyłącznie do celów wspierania SAF, to jest inwestycji w zakresie produkcji SAF oraz badań naukowych i innowacji w dziedzinie rozwoju SAF, zgodnie z art. 12 ust. 10 rozporządzenia nr 2023/2405/UE.

Planowane zmiany umożliwią wykonywanie nałożonych na Rzeczpospolitą Polską jako państwo członkowskie UE obowiązków określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE, związanych z zapewnieniem stosowania tego rozporządzenia, a w szczególności:

- 1) zostaną wskazane organy właściwe dla egzekwowania stosowania obowiązków nakładanych rozporządzeniem nr 2023/2405/UE na operatorów statków powietrznych, unijne porty lotnicze i odpowiednie organy zarządzające tymi unijnymi portami lotniczymi oraz na dostawców paliw lotniczych;
- 2) zostanie określony podmiot będący adresatem obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 2023/2405/UE będący dostawcą paliw lotniczych;
- 3) zostanie określony sposób egzekucji wypełniania przez operatorów statków powietrznych, unijne porty lotnicze i odpowiednie organy zarządzające tymi unijnymi portami lotniczymi oraz przez dostawców paliw lotniczych obowiązków nakładanych na nich rozporządzeniem nr 2023/2405/UE;
- 4) zostanie określona wysokość albo sposób obliczania kar pieniężnych za brak wykonywania obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 2023/2405/UE przez operatorów statków powietrznych, unijne porty lotnicze i odpowiednie organy zarządzające tymi unijnymi portami lotniczymi oraz przez dostawców paliw lotniczych.

Brak jest możliwości osiągnięcia celu projektu w inny sposób niż uchwalenie projektowanej ustawy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Rozporządzenie nr 2023/2405/UE wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane, w związku z czym wszystkie państwa członkowskie UE są obowiązane do podjęcia działań mających na celu zapewnienie jego stosowania.

Rozporządzenie nr 2023/2405/UE weszło w życie z dniem 20 listopada 2023 r., a jego przepisy stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r., z wyjątkiem art. 4–6, art. 8 i art. 10, które stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

W trakcie prac nad projektem ustawy nie udało się pozyskać informacji, jakie regulacje zapewniające stosowanie rozporządzenia nr 2023/2405/UE zostały przyjęte w innych państwach członkowskich UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw klimatu	1	Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1275, z późn. zm.) i rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. poz. 995).	Coroczne informowanie, w drodze obwieszczenia, o rocznych średnich cenach paliw lotniczych, SAF i paliw syntetycznych.
Minister właściwy do spraw energii	1	Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej i rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska.	Opiniowanie programów priorytetowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
Minister właściwy do spraw transportu	1	Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej i rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz.	Opiniowanie programów priorytetowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

		2725).	
Prezes ULC	1	Ustawa – Prawo lotnicze.	Rozpatrywanie wniosków o tymczasowe zwolnienie operatora statku powietrznego z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, oraz rozpatrywanie wniosków dotyczących przedłużenia tego zwolnienia. Rozpatrywanie wniosków w sprawie objęcia portu lotniczego niebędącego unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE zakresem tego rozporządzenia. Prowadzenie postępowań kontrolnych w związku z niewypełnianiem obowiązków, o których mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Nakładanie kar pieniężnych w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2023/2045/UE przez operatorów statków powietrznych oraz zarządzających lotniskami będącymi unijnymi portami lotniczymi lub lotniskami uznanymi za unijne porty lotnicze.
Prezes URE	1	Ustawa – Prawo energetyczne.	Przyjęcie obowiązków organu właściwego do kontroli i egzekwowania wymagań dotyczących dostawców paliwa lotniczego określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE oraz obowiązków w zakresie administracji UDB.
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1	Ustawa – Prawo ochrony środowiska.	Przygotowanie i wdrażanie programów priorytetowych wspierających SAF finansowanych z wpływów z tytułu kar pieniężnych.
Zarządzający lotniskami będącymi unijnymi portami lotniczymi	8 podmiotów według danych za 2023 r. (zarządzający lotniskami: Lotnisko Chopina w Warszawie, Kraków – Balice, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Katowice – Pyrzowice,	Dane własne Prezesa ULC.	W przypadku wpisania lotniska do wykazu unijnych portów lotniczych przygotowywanego i aktualizowanego przez Komisję Europejską – konieczność spełnienia obowiązku podejmowania wszelkich niezbędnych działań w celu ułatwiania dostępu operatorów statków powietrznych do paliw

	Warszawa/Modlin, Wrocław – Strachowice, Poznań – Ławica, Rzeszów – Jasionka)		lotniczych zawierających udziały minimalne SAF. W przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2023/2405/UE – groźba sankcji i nałożenia kary pieniężnej na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE i ustawie – Prawo lotnicze.
Przewoźnicy lotniczy posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego zgodnie z art. 164 ustawy – Prawo lotnicze oraz wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 172 tej ustawy, będący operatorami statków powietrznych	11 podmiotów	Wykaz podmiotów posiadających wydaną przez Prezesa ULC koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego oraz dane własne Prezesa ULC.	W przypadku wpisania przewoźnika lotniczego do wykazu operatorów statków powietrznych przygotowywanego i aktualizowanego przez Komisję Europejską – konieczność spełnienia obowiązku uzupełniania paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE. Składanie wniosków o tymczasowe zwolnienie z obowiązku uzupełniania paliwa lotniczego na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE oraz wniosków o przedłużenie tego zwolnienia. Wykonywanie obowiązków sprawozdawczych, w tym zgłaszanie wykorzystania SAF. W przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2023/2405/UE – groźba sankcji i nałożenia kary pieniężnej na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE i ustawie – Prawo lotnicze.
Podmioty dostarczające paliwo lotnicze do unijnych portów lotniczych operatorom statków powietrznych, posiadające stosowną koncesję na paliwa, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy – Prawo energetyczne.	6	Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz Urząd Regulacji Energetyki	Realizacja obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 2023/2405/UE.
Podmioty zajmujące się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405/UE.	6	Wykaz agentów obsługi naziemnej https://ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/zezwoenia/zezwoenia-na-obsługę-naziemną-w-portach-lotniczych	Realizacja obowiązków wynikających z art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405/UE.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt nie był przedmiotem pre-konsultacji. Niemniej jednak założenia w zakresie sposobu zapewnienia stosowania w Polsce rozporządzenia nr 2023/2405/UE były omawiane na zorganizowanych przez Ministerstwo Infrastruktury w dniach

18 marca i 22 maja 2024 r. spotkaniach z przedstawicielami producentów i dostawców paliw lotniczych, w których udział wzięli również przedstawiciele Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Prezesa ULC oraz Prezesa URE.

Konsultacje publiczne zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

Treść projektu została podana do publicznej wiadomości przez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677), w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

Informacja o udostępnieniu projektu została przekazana do następujących podmiotów:

- 1) „Warmia i Mazury” Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
- 2) AMC Aviation sp. z o.o., ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
- 3) ATSM sp. z o.o., ul. Batystowa 4/1, 02-835 Warszawa;
- 4) Bartolini Air Regional sp. z o.o., ul. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 5) Enter Air sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
- 6) General Aviation Services sp. z o.o., ul. Gen. Sylwestra Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 7) Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S. A., Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 8) Husair sp. z o.o., ul. Księżycowa 3, Hangar 11, 01-934 Warszawa;
- 9) Ibex - U.L. sp. z o.o., ul. Jana Kazimierza 11/4, 01-248 Warszawa;
- 10) Jet Story sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
- 11) Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 12) Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa – Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. W. Thommeego 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 13) Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
- 14) Polskich Linii Lotniczych LOT S. A., ul. Komitetu Obrony Robotników 43, 02-146 Warszawa;
- 15) Polskich Portów Lotniczych S.A., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 16) Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”, Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 17) Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
- 18) Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 19) Portu Lotniczego Lublin S.A., ul. Króla Jana Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- 20) Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 21) Portu Lotniczego Poznań-Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 22) Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
- 23) Portu Lotniczego Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 24) Royal-Star sp. z o.o., ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica;
- 25) Ryanair Sun S.A., ul. Cybernetyki 21, 02-677 Warszawa;
- 26) SkyTaxi sp. z o.o., ul. Namysłowska 112, 46-081 Dobrzeń Wielki;
- 27) Smart Jet International sp. z o.o., ul. Fordońska 2, 85-085 Bydgoszcz;
- 28) Smart Jet sp. z o.o., ul. Bobrowiecka 8, 00-728 Warszawa;
- 29) Smartwings Poland sp. z o.o., ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 30) Sprintair S. A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 31) ZONDAJET.COM sp. z o.o., ul. Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa;
- 32) Związku Regionalnych Portów Lotniczych, adres do korespondencji: Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Oddział w Pyrzowicach, Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach, 42-625 Ożarówice, ul. Wolności 90 (z dopiskiem: Związek Regionalnych Portów Lotniczych);
- 33) Orlen S.A., ul. Chemików 7, 09-411 Płock;
- 34) Orlen Aviation Sp z o.o., ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa;
- 35) Aramco Fuels Poland Sp. z o.o., ul. Jana z Kolna 11, 80-864 Gdańsk;
- 36) Air BP Aramco Poland Sp. z o.o., al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk;
- 37) Unimot Aviation Sp. z o.o., ul. Domaniewska 37/2.43, 02-672 Warszawa;
- 38) Instytutu Nafty i Gazu – Państwowego Instytutu Badawczego, Lubicz 25A, 31-503 Kraków;
- 39) Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów i Techników Przemysłu Naftowego i Gazowniczego, ul. Łukasiewicza 1/110, 31-429 Kraków;
- 40) Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, ul. Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa;
- 41) Polskiej Izby Paliw Płynnych, ul. Słomińskiego 19/521, 00-195 Warszawa;
- 42) Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, ul. Rejtana 17/36, 02-516 Warszawa;
- 43) Stowarzyszenia Krajowej Izby Biopaliw, ul. Wspólna 56, 00-684 Warszawa.

Konsultacje publiczne trwały 21 dni.

Stanowisko projektodawcy do uwag zgłoszonych w ramach konsultacji zostało zamieszczone w tabeli stanowiącej załącznik do raportu z konsultacji publicznych.

Projekt został przekazany do zaopiniowania (21 dni) do następujących podmiotów:

- 1) Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;

- 2) Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki;
- 3) Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- 4) Prezesa Prokuraturii Generalnej RP;
- 5) Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Z uwagi na fakt, że projekt nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, nie podlega on opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców.

Projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż nie dotyczy spraw związanych z samorządem terytorialnym, o których mowa w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 949).

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232, z późn. zm.), wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez RDS.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom UE, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	
Dochody ogółem	0,300	0,308	0,316	0,324	0,332	0,340	0,349	0,358	0,367	0,376	0,385	3,755
budżet państwa – ULC (opłaty lotnicze)	0,300	0,308	0,316	0,324	0,332	0,340	0,349	0,358	0,367	0,376	0,385	3,755
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
JST	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa – ULC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Budżet państwa – URE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
Saldo ogółem	0,30	0,308	0,316	0,324	0,332	0,332	0,349	0,358	0,367	0,376	0,385	3,755
budżet państwa	0,30	0,308	0,316	0,324	0,332	0,332	0,349	0,358	0,367	0,376	0,385	3,755
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
JST	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0

Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanej regulacji będzie miało wpływ na budżet państwa. Dochód budżetu państwa będzie stanowiła uiszczana co roku przez operatorów statków powietrznych opłata lotnicza z tytułu rozpatrzenia wniosku o tymczasowe zwolnienie z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, albo wniosku o przedłużenie tego zwolnienia. Z uwagi na niewielkie prawdopodobieństwo złożenia wniosku w sprawie objęcia zakresem rozporządzenia portu lotniczego niebędącego unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE przez organ zarządzający takim portem, wpływy z ewentualnych opłat lotniczych z tego tytułu nie zostały uwzględnione w ramach kalkulacji dochodu budżetu państwa. Nie przewiduje się wydatków dla budżetu państwa. Koszty ULC zostaną sfinansowane w
---------------------	---

	ramach planowanych corocznie w ustawie budżetowej limitów wydatków cz. 39 – Transport i obejmą wynagrodzenie osobowe dla 2 dodatkowych pracowników ULC. Zwiększenie zatrudnienia w ULC jest konieczne ze względu na nałożenie na Prezesa ULC nowych zadań wynikających z rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Zgodnie z art. 21 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze Prezes ULC wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego UE, właściwego organu państwa członkowskiego UE oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego UE określone w rozporządzeniach i decyzjach UE, niezastrzeżone w tej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej. W konsekwencji w związku z często wprowadzanymi oraz nowelizowanymi przepisami prawa UE z obszaru lotnictwa cywilnego, w tym obowiązującymi bezpośrednio rozporządzeniami UE, zakres zadań Prezesa ULC nieustannie ulega zwiększeniu. Potencjalny dochód NFOŚiGW będą stanowiły wpływy z tytułu kar pieniężnych nakładanych przez Prezesa ULC i Prezesa URE na operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi oraz dostawców paliw lotniczych, w przypadku naruszenia przez te podmioty przepisów rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Jednak obecnie nie ma możliwości ich realnego oszacowania, dlatego nie zostały one uwzględnione w wyliczeniach.							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W zakresie Prezesa ULC do wyliczenia dochodów przyjęto szacunkową liczbę 300 podlegających opłacie lotniczej wniosków o tymczasowe zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa albo wniosków o przedłużenie tego zwolnienia, składanych rocznie przez operatorów statków powietrznych z państw członkowskich UE (przyjęto średnio 15 wniosków na 20 operatorów). Przy kalkulowaniu dochodów uwzględniono waloryzację opłaty lotniczej dokonywanej corocznie na podstawie art. 26a ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, przy założeniu średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych na poziomie określonym w dokumencie pt. „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja lipiec 2025.”. (https://www.gov.pl/web/finanse/wytyczne-sytuacja-makroekonomiczna) oraz na poziomie 2,5 % w latach wykraczających poza projekcję zawartą w tym dokumencie. Z uwagi na brak ww. wytycznych oraz mając na względzie możliwość ujednolicenia przez Komisję Europejską stawek kar w państwach członkowskich UE, a także biorąc pod uwagę małą dostępność SAF w Europie, w ramach dochodów nie ujęto szacunkowych kar pieniężnych nakładanych na operatorów statków powietrznych oraz zarządzających unijnymi portami lotniczymi, gdyż ich wyliczenie na chwilę obecną jest niemożliwe.							
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-0,3	-0,308	-0,316	-0,324	-0,340	-0,385	-3,755
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	–	–	–	–	–	–	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	–	–	–	–	–	–	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.						
Niemierzalne	Nie dotyczy.							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Obowiązki nakładane na operatorów statków powietrznych i osoby, które dokonały powiadomienia o traktowaniu ich jako operatora statku powietrznego w rozumieniu rozporządzenia nr 2023/2405/UE, unijne porty lotnicze i odpowiednie organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i zarządzających lotniskami traktowanymi jako unijne porty lotnicze oraz dostawców paliw lotniczych wynikają z rozporządzenia nr 2023/2405/UE, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE, a projektowana ustawa ma na celu wyłącznie wyznaczenie właściwych organów							

	odpowiedzialnych za egzekwowanie stosowania rozporządzenia nr 2023/2405/UE, określenie zakresu kompetencji tych organów i przyznanie im narzędzi umożliwiających egzekwowanie stosowania rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Na rynku UE funkcjonują już instalacje do produkcji HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) będącego zrównoważonym paliwem lotniczym, a ich zdolność produkcyjna w 2020 r. wyniosła 4,7 mln ton/rok. Dostępne dane wskazują, że do 2030 r. ta wartość się podwoi (ok. 10 mln ton/rok). Ponadto ogólnodostępne informacje na temat unijnych projektów dotyczących produkcji paliw syntetycznych wskazują na uruchomienie pierwszych instalacji paliw syntetycznych jeszcze przed 2030 r., jednak ich zdolności produkcyjne nie są jeszcze przesądzone. Zgodnie z szacunkami w pierwszych 5 latach obowiązywania rozporządzenia nr 2023/2405/UE (lata 2025–2029) zapotrzebowanie na SAF w Polsce wyniesie około 23,5 tys. ton/rocznie. Oznacza to, że dostawcy paliw lotniczych będą musieli zapewnić co najmniej taką ilość SAF w dostarczanych paliwach lotniczych. W 2026 r. jest planowane uruchomienie instalacji do produkcji HVO, który może być wykorzystane jako SAF, o mocy produkcyjnej 300 tys. ton/rok. Na koszt SAF składać się będzie koszt instalacji (wynoszący w przedstawionym przypadku około 600 mln zł) oraz koszt surowca wykorzystywanego do produkcji HVO. Od 2030 r. dostawcy paliw lotniczych będą zobowiązani do dostarczenia 6 % SAF, w tym minimalnie 0,7 % paliw syntetycznych. Zgodnie z szacunkami oznacza to zapotrzebowanie na SAF w wysokości 78 tys. ton/rok oraz około 10,1 tys. ton/rok paliwa syntetycznego. Obecnie w Polsce nie jest produkowane syntetyczne paliwo lotnicze, jednak na etapie planowania jest inwestycja mogąca zapewnić ok. 70 tys. t/rok paliwa syntetycznego, z czego ok. 55 tys. ton/rok paliwa mogącego być dodatkiem do paliwa lotniczego. Szacunkowe koszty tej inwestycji są kilkukrotnie wyższe od realizowanej inwestycji w produkcję HVO. Ponadto od 2035 r. zapotrzebowanie na SAF wyniesie już ok. 277 tys. ton/rok plus ok. 92 tys. ton/rok na syntetyczne paliwo lotnicze. Powyższe obrazuje, że aby sprostać wskazanym w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE celom są niezbędne kolejne inwestycje w moce produkcyjne SAF i paliwa syntetycznego. Tym bardziej, że popyt na zrównoważone paliwa będą generowały również inne gałęzie transportu. Biorąc powyższe pod uwagę, przedstawienie w pełnym zakresie wpływu rozporządzenia nr 2023/2405/UE w ujęciu pieniężnym nie jest możliwe z uwagi na złożoność zagadnienia. Mianowicie koszty koniecznych do realizacji inwestycji będą ponoszone nie tylko w celu realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 2023/2405/UE – poczynione inwestycje umożliwią realizację również innych obowiązków, w tym przede wszystkim wynikających z dyrektywy nr 2018/2001/UE. Ponadto brak szacunków wynika także z obecnej początkowej fazy rozwoju rynku SAF i braku danych na temat rozwoju tego rynku. Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Projekt jest zgodny z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2024 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.). W projekcie zostały uwzględnione wyłącznie regulacje niezbędne do zapewnienia stosowania rozporządzenia nr 2023/2405/UE, ograniczające się do rozwiązań bezwzględnie wymaganych przez przepisy prawa UE. Przewidziane w projekcie obowiązki nakładane na podmioty objęte zakresem stosowania rozporządzenia nr 2023/2405/UE oraz sankcje za nieprzestrzeganie przepisów są proporcjonalne i adekwatne. Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu przy zastosowaniu innych środków.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz: Projektowana regulacja przewiduje znaczne zwiększenie liczby dokumentów wpływających do Prezesa ULC o wnioski o tymczasowe zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa lub o przedłużenie tego zwolnienia, przesyłanych przez operatorów statków powietrznych zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Ich rozpatrywanie, jak również prowadzenie postępowań nadzorczych w stosunku do zarządzających lotniskami będącymi unijnymi portami lotniczymi w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE albo traktowanymi jako unijne porty lotnicze oraz ewentualnych postępowań o nałożenie administracyjnych kar pieniężnych na te podmioty znacząco zwiększy liczbę spraw prowadzonych przez Prezesa ULC. Dodatkowo zajdzie konieczność obsługi przez pracowników ULC wirtualnych systemów sprawozdawczych w celu monitorowania realizacji obowiązków sprawozdawczych przez operatorów statków powietrznych, analizy przesyłanych dokumentów i ewentualnego wyliczania i nakładania przez Prezesa ULC administracyjnych kar pieniężnych na operatorów statków powietrznych. Projektowane przepisy wprowadzają także dodatkowe obowiązki dla Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Prezesa URE, co przełoży się na zwiększenie liczby dokumentów i procedur. Podmioty, w przypadku których w dniu wejścia w życie projektowanych przepisów będą trwały postępowania w sprawie udzielenia koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie paliw ciekłych, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy – Prawo energetyczne, będą obowiązane do uzupełnienia wniosków o udzielenie tych koncesji o informację, o której mowa w art. 35 ust. 1ca ustawy – Prawo energetyczne, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projekt może pozytywnie wpłynąć na rynek pracy przez stworzenie nowych miejsc pracy, co będzie wynikiem inwestycji w infrastrukturę do produkcji SAF.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane przepisy, jako służące zapewnieniu stosowania rozporządzenia nr 2023/2405/UE, przyczynią się do zapewnienia udziału SAF w paliwie lotniczym dostarczany do unijnych portów lotniczych w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, co powinno przełożyć się na ograniczenie wykorzystania paliw kopalnych oraz ograniczenie emisji pochodzącej z transportu lotniczego.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów ustawy nastąpi od dnia jej wejścia w życie. Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 5 w zakresie art. 209u ustawy – Prawo lotnicze oraz dodawanych w art. 33 ustawy o biokomponentach ust. 1 pkt 10 i 15 oraz ust. 8c, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE do dnia 1 stycznia 2027 r. Komisja Europejska przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie pierwsze sprawozdanie ze stosowania rozporządzenia nr 2023/2405/UE, w którym zostanie oceniona m.in. ewentualna potrzeba zmiany zakresu stosowania rozporządzenia, definicji SAF, paliw kwalifikowanych i udziałów minimalnych SAF oraz poziomu kar pieniężnych. Oceniony zostanie również wpływ zwolnień przyznanych na podstawie art. 5 na funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego oraz konkurencyjność unijnych przewoźników lotniczych względem ich konkurentów w odpowiednich państwach trzecich, a także ewentualne zmiany tras. W związku z tym będzie rozważana konieczność zmiany rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Zmiana rozporządzenia nr 2023/2405/UE może skutkować koniecznością ponownego dostosowania przepisów prawa krajowego. Niezależnie od powyższego do końca 2027 r. zostanie przeprowadzona ewaluacja efektów projektu na poziomie krajowym. Ewaluacja będzie polegała na zidentyfikowaniu liczby podmiotów, które złożyły sprawozdanie z realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 2023/2405/UE przy wykorzystaniu UBD oraz pozyskanie z ULC i URE danych dotyczących liczby i wysokości wymierzonych kar pieniężnych. Dostęp do UBD umożliwi również dokonanie oceny rozwoju rynku SAF w Polsce.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

RAPORT Z KONSULTACJI

projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68)

Niniejszy raport został sporządzony na podstawie § 51 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408). Zawiera on podsumowanie konsultacji publicznych i opiniowania ww. projektu ustawy.

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania oraz informacje o okresie ich przeprowadzenia i terminie wyznaczonym do zajęcia stanowiska

Projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W ramach konsultacji publicznych projekt (z terminem 21 dni na przedstawienie uwag), otrzymały następujące podmioty:

1. „Warmia i Mazury” Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
2. AMC Aviation sp. z o.o., ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
3. ATSM sp. z o.o., ul. Batystowa 4/1, 02-835 Warszawa;
4. Bartolini Air Regional sp. z o.o., ul. Maczka 35, 94-328 Łódź;
5. Enter Air sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
6. General Aviation Services sp. z o.o., ul. Gen. Sylwestra Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
7. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
8. Husair sp. z o.o., ul. Księżycowa 3, Hangar 11, 01-934 Warszawa;
9. Ibex - U.L. sp. z o.o., ul. Jana Kazimierza 11/4, 01-248 Warszawa;
10. Jet Story sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
11. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
12. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. W. Thommeego 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
13. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medveckiego 1, 32-083 Balice;
14. Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., ul. Komitetu Obrony Robotników 43, 02-146 Warszawa;
15. Polskie Porty Lotnicze S.A., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
16. Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”, Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
17. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
18. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
19. Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
20. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
21. Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
22. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
23. Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
24. Royal-Star sp. z o.o., ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica;
25. Ryanair Sun S.A., ul. Cybernetyki 21, 02-677 Warszawa;
26. SkyTaxi sp. z o.o., ul. Namysłowska 112, 46-081 Dobrzeń Wielki;
27. Smart Jet International sp. z o.o., ul. Fordońska 2, 85-085 Bydgoszcz;

28. Smart Jet sp. z o.o., ul. Bobrowiecka 8, 00-728 Warszawa;
29. Smartwings Poland sp. z o.o., ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
30. Sprintair S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
31. ZONDAJET.COM sp. z o.o., ul. Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa;
32. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, adres do korespondencji: ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
33. Orlen S.A., ul. Chemików 7, 09-411 Płock;
34. Orlen Aviation Sp. z o.o., ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa;
35. Aramco Fuels Poland Sp. z o.o., ul. Jana z Kolna 11, 80-864 Gdańsk;
36. Air BP Aramco Poland Sp. z o.o., al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk;
37. Unimot Aviation Sp. z o.o., ul. Domaniewska 37/2.43, 02-672 Warszawa;
38. Instytut Nafty i Gazu – Państwowy Instytut Badawczy, Lubicz 25A, 31-503 Kraków;
39. Stowarzyszenie Naukowo-Techniczne Inżynierów i Techników Przemysłu Naftowego i Gazowniczego, ul. Łukasiewicza 1/110, 31-429 Kraków;
40. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, ul. Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa;
41. Polska Izba Paliw Płynnych, ul. Słomińskiego 19/521, 00-195 Warszawa;
42. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, ul. Rejtana 17/36, 02-516 Warszawa;
43. Stowarzyszenie Krajowa Izba Biopaliw, ul. Wspólna 56, 00-684 Warszawa.

W ramach opiniowania projekt (z terminem 21 dni na wyrażenie opinii) otrzymały następujące podmioty:

1. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
2. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki;
3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
4. Prezes Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej;
5. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Do projektu ustawy w ramach konsultacji publicznych uwagi zgłosiły następujące podmioty:

- 1) Jet Story Sp. z o.o.;
- 2) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.;
- 3) ORLEN Spółka Akcyjna;
- 4) Air BP Aramco Poland Sp. z o.o.;
- 5) Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
- 6) Unimot Aviation Sp. z o.o.

Ponadto, w trybie opiniowania, opinię przedstawił Urząd Regulacji Energetyki.

Projekt nie wymagał zaopiniowania przez:

- 1) Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, jako pozostający poza zakresem kompetencji samorządu terytorialnego,
- 2) Radę do Spraw Cyfryzacji, ponieważ stanowi wyłącznie regulację mającą zapewnić stosowanie przepisów rozporządzenia unijnego,
- 3) Radę Działalności Pożytku Publicznego, gdyż nie dotyczy funkcjonowania organizacji pozarządowych oraz działalności pożytku publicznego oraz wolontariatu.

Omówienie uwag do projektu zostało przedstawione w załącznikach do niniejszego raportu z konsultacji, a także zostało udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

2. Przedstawienie wyników konsultacji projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt ustawy nie wymagał przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej.

W toku prac nad projektem nie wpłynęło żadne zgłoszenie lobbingowe do projektu ustawy.

Załącznik nr 1 do raportu z konsultacji

Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68)

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi / uzasadnienie / propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko projektodawcy
1.	Air BP Aramco Sp. z o.o	Uwaga ogólna	Brak jednoznacznych przepisów dotyczących dopuszczenia handlu zbywalnymi certyfikatami (np. w systemie book and claim) tworzy niepewność wśród podmiotów, które mogłyby korzystać z tego mechanizmu w celu realizacji celów związanych z biopaliwami. System ten mógłby stanowić efektywne narzędzie dla firm, które nie mają bezpośredniego dostępu do biopaliw, ale chcą wspierać ich produkcję. Pytanie: - czy Ministerstwo rozważa wprowadzenie przepisów umożliwiających handel zbywalnymi certyfikatami jako element systemu „book and claim” ?	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 15 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405 kwestię systemu „book and claim” ma rozstrzygnąć KE, która zgodnie z ww. przepisem przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, któremu towarzyszyć będzie, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy.
	Air BP Aramco Sp. z o.o	Uwaga ogólna	Obecny brak precyzyjnych przepisów dotyczących certyfikacji (np. czy jedynie ISCC jest akceptowane) oraz wymogu rejestracji w systemie KOWR, jak w przypadku NCW, utrudnia podmiotom przygotowanie się do wymogów rynkowych. Pytanie: - czy Ministerstwo planuje wprowadzenie jasnej listy akceptowalnych schematów certyfikacji (np. ISCC, RSB, inne uznane przez UE) oraz wskazanie, czy jednostki certyfikujące muszą być zatwierdzone przez KOWR.	Uwaga wyjaśniona Rozdział 4B ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych wskazuje zasady dotyczące administratora systemu certyfikacji. Lista jest dostępna na stronie KOWR i zawiera 4 administratorów (KZR INiG, ISCC, REDCert, SURE): https://www.gov.pl/web/kowr/rejestr-administratorow-systemow-certyfikacji Ta sama ustawa reguluje kwestie funkcjonowania jednostek certyfikujących. Rozporządzenie 2023/2405 odnosi się do kryteriów zrównoważonego rozwoju (KZR) oraz kryteriów ograniczenia emisji (GHG), o których mowa w dyrektywie REDII – zatem

				potwierdzeniem spełnienia tych kryteriów będzie się odbywać w ramach tych samych uznanych systemów certyfikacji jakie mają zastosowanie do Narodowego Celu Wskaźnikowego.
Air BP Aramco Sp. z.o.o	Uwaga ogólna	Niejasność dotycząca dokumentacji wymaganej do potwierdzenia realizacji celów rodzi ryzyko opóźnień i niezgodności w raportowaniu. Pytanie: - czy Ministerstwo przewiduje stworzenie listy wymaganych dokumentów dla potwierdzenia realizacji celów, uwzględniającej zarówno certyfikację (np. ISCC), jak i inne dowody, takie jak dane dotyczące pochodzenia surowca czy zgodności z RED II, oraz zapewni wytyczne dla przedsiębiorstw odnośnie procesów dokumentowania i audytowania zgodności.		Uwaga wyjaśniona Dokumenty dotyczące KZR i GHG reguluje ustawa o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Art. 10 rozporządzenia 2023/2405 określa jak realizowane są obowiązki sprawozdawcze (przez UDB), zaś projektowany w ustawie o biokomponentach art. 28ye wskazuje na uprawnienie URE do weryfikacji dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązków dostawcy paliwa lotniczego. Ponadto, do projektu ustawy o biokomponentach wprowadzono art. 28yd, który wskazuje że dokumentami są te określone w art. 28c tej ustawy.
Air BP Aramco Sp. z.o.o		Brak przepisów określających sposób raportowania na gruncie polskiego prawa. Czy raportowanie do unijnej bazy będzie wystarczające? Pytanie: - czy Ministerstwo przewiduje opracowanie polskiego systemu ewidencyjnego, który będzie kompatybilny z unijną bazą, ale także pozwoli na dodatkowe raportowanie specyficzne dla polskiego rynku?		Uwaga kierunkowo uwzględniona Unijna baza danych (UDB) opisana w rozporządzeniu 2023/2405 jest jedynym narzędziem raportowania. Należy zauważyć, że do UDB i zamieszczanych tam danych będą miały wgląd polskie organy nadzorcze. Dodano do ustawy o biokomponentach stosowne przepisy określające działanie unijnej bazy danych.
Air BP Aramco Sp. z.o.o	Uwaga ogólna	Obowiązek obliczania udziałów według wartości opałowej może prowadzić do nieścisłości, szczególnie w przypadku nowych technologii, gdzie wartość opałowa biokomponentów jest zmienna i trudna do ustalenia ex ante. Rekomendacja: - Ministerstwo powinno dopuścić alternatywne metody obliczeń (objętość), w sytuacjach gdzie wartość opałowa nie jest jednoznacznie określona. Prosimy o rozważenie powyższych uwag i pytań oraz o dostarczenie odpowiednich wytycznych, które pomogą wyeliminować niepewność legislacyjną. Jasne i spójne przepisy dostosowane do specyfiki polskiego rynku, a		Uwaga kierunkowo uwzględniona Usunięto projektowany w ustawie o biokomponentach art. 21d, ze względu na informację KE, że wymagany rozporządzeniem 2023/2405 udział SAF należy liczyć według wagi. Tylko w przypadku wykorzystania do realizacji celu wodoru dla lotnictwa, jego udział będzie liczony według wartości energetycznej.

			jednocześnie zgodne z regulacjami unijnymi, przyczynią się do skutecznego rozwoju sektora biopaliw w Polsce.	Powyższe ma odzwierciedlenie również w propozycji wzorów obliczania wysokości kar pieniężnych.
2.	LOT	Uwaga ogólna	Ocena pracochłonności realizacji zadań związanych z nowymi obowiązkami wynikającymi z rozporządzenia nr 2023/2405/UE nie uwzględnia operatorów lotniczych. W ocenie PLL LOT opracowanie powinno ujmować wszystkie podmioty zaangażowane w realizację Rozporządzenia.	Uwaga nieuwzględniona. Ocena pracochłonności realizacji zadań związanych z nowymi obowiązkami wynikającymi z rozporządzenia 2023/2405 dotyczy wyłącznie organów administracji. Jednocześnie należy wskazać, że niewykonalnym jest dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonanie oceny pracochłonności dla wszystkich operatorów statków powietrznych, w szczególności ze względu na fakt, że ich liczba może być trudna do określenia, a ponadto każdy z tych podmiotów jest zorganizowany w inny sposób i nie jest możliwe ująć to zagadnienie w sposób jednolity.
	LOT	Uwaga ogólna	W treści ustawy nie wskazano prawidłowej ścieżki obiegu dokumentów PoC (proof of compliance) oraz PoS (proof of sustainability) dla operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa lotniczego oraz nie uwzględniono właściwego organu weryfikującego poprawność dokumentów.	Uwaga wyjaśniona Art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2023/2405 określają w jaki sposób informacje dostarcza operatorom statków powietrznych dostawca paliwa lotniczego oraz dają operatorom statków powietrznych możliwość zwrócenia się o informacje. Natomiast dokumenty potwierdzające zrównoważony rozwój i redukcję emisji GHG określają uznane systemy certyfikacji. Ponadto, do projektu ustawy o biokomponentach został wprowadzony art. 28yd, który określa jakie dokumenty są wykorzystywane na poczet realizacji obowiązku SAF (wskazane w art. 28c). Należy zauważyć, że zgodnie z projektem organem weryfikującym poprawność informacji zgłoszonych do bazy danych UDB (tym samym mogącym kontrolować dokumenty potwierdzające te dane) jest Prezes Urzędu Regulacji Energetyki.

	LOT	Uwaga ogólna	W treści ustawy błędnie wskazano operatorów statków powietrznych jako sprawujących nadzór nad stosowaniem zharmonizowanych przepisów dotyczących upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF). W treści ustawy nie wskazano czy złożenie wniosku, o którym mowa w ust. 1, za pomocą systemu teleinformatycznego EASA jest równoznaczne ze złożeniem wniosku bezpośrednio do ULC, czy też należy traktować sposób dostarczenia jako dobrowolny. Nie jest jednoznacznie wskazane czy każdy wniosek złożony za pośrednictwem EASA wymaga również złożenia dokumentu bezpośrednio do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Uwaga częściowo uwzględniona Z treści projektowanej ustawy wynika, że to Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (jako organ właściwy) sprawuje nadzór nad stosowaniem zharmonizowanych przepisów dotyczących upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) – projektowany art. 21 ust. 2 pkt 29 ustawy – Prawo lotnicze. Doprecyzowano brzmienie projektowanego art. 66e ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze przez wskazanie, że złożenie wniosku przez system teleinformatyczny EASA jest równoznaczne ze złożeniem go Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
	LOT	Uwaga ogólna	W treści ustawy brakuje informacji czy za wniosek złożony za pośrednictwem systemu teleinformatycznego EASA, operator powinien wnieść opłatę administracyjną, wskazaną jako wymagana w przypadku bezpośredniego złożenia wniosku do ULC.	Uwaga uwzględniona Doprecyzowano brzmienie projektowanego art. 66e ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze poprzez wskazanie, że złożenie wniosku przez system teleinformatyczny EASA jest równoznaczne ze złożeniem go Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, czego efektem jest obowiązek wniesienia odpowiedniej opłaty.
	LOT	Uwaga ogólna	Wymaga się dostosowania definicji dostawcy paliwa lotniczego do treści Rozporządzenia, z uwzględnieniem podmiotów dokonujących sprzedaży paliwa lotniczego. Pkt 38 Art. 2 Dyrektywy 2018/2001 "Dostawca paliwa" oznacza podmiot dostarczający paliwo na rynek, który jest odpowiedzialny za zgłaszanie paliw organom	Uwaga nieuwzględniona Definicja dostawcy paliwa zawarta w dyrektywie 2018/2001 nie stanowi katalogu zamkniętego. Sformułowana w projekcie definicja ma wykluczyć interpretację zakładającą, że tylko podmiot zobowiązany do opłaty akcyzy spełnia definicję dostawcy paliwa lotniczego. Jest to spowodowane tym, że przyjęcie kryterium odpowiedzialności zgłoszenia paliw

			podatkowym właściwym w zakresie akcyzy albo w przypadku energii elektrycznej lub gdy podatek akcyzowy nie jest należny, lub gdy jest to należycie uzasadnione każdy inny odpowiedni podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie.	organom podatkowym może prowadzić do uniknięcia realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405, ponieważ obrót paliwem lotniczym na podstawie stosownej koncesji nie musi powodować objęcia ww. obowiązkiem podatkowym.
	LOT	Uwaga ogólna	Wymaga się dołączenia definicji operatora statku powietrznego i dostosowanie jej do treści Rozporządzenia. „Operator statku powietrznego” oznacza osobę, która w poprzednim okresie sprawozdawczym wykonała w ramach komercyjnego transportu lotniczego co najmniej 500 lotów pasażerskich lub 52 loty wyłącznie cargo rozpoczynające się w unijnych portach lotniczych lub - jeżeli takiej osoby nie można wskazać - właściciela danego statku powietrznego.	Uwaga uwzględniona W każdym przypadku, w którym jest mowa o operatorze statku powietrznego, doprecyzowano, że jest to operator statku powietrznego w rozumieniu art. 2 ust. 3 albo art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405.
	LOT	Uwaga ogólna	Wymaga się dołączenia definicji niezatankowanej rocznej ilości paliwa lotniczego przez operatora statku powietrznego i dostosowania do treści Rozporządzenia. „Roczna niezatankowana ilość” oznacza różnicę między ilością paliwa lotniczego potrzebnego rocznie a rzeczywistą ilością paliwa uzupełnionego przez operatora statku powietrznego w okresie sprawozdawczym przed lotami objętymi niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynającymi się w danym unijnym porcie lotniczym.	Uwaga uwzględniona W art. 209un ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze dodano odesłanie do art. 3 pkt 24 rozporządzenia 2023/2405.
	LOT	Uwaga ogólna	Wymaga się zmiany definicji udziału SAF w unijnych portach lotniczych i dostosowania jej do treści Rozporządzenia. Jest: Art. 21d. Udziały minimalne, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, liczone są według wartości <u>opałowej</u>. Powinno być:	Uwaga wyjaśniona Projektowany art. 21d ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych został usunięty z projektu. Zgodnie z informacjami pozyskanymi z Komisji Europejskiej wymagany rozporządzeniem 2023/2405 udział SAF należy liczyć według wagi, a nie według wartości opałowej. Tylko w przypadku

			Art. 21d. Udziały minimalne, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, liczone są według wartości energetycznej.	wykorzystania do realizacji celu wodoru dla lotnictwa, jego udział będzie liczony według wartości energetycznej.
LOT	art. 1 pkt 3 (zmiana ustawy - Prawo lotnicze)	W art. 5 dot. obowiązków operatora statków powietrznych dotyczących tankowania paliwa wymaga się wskazania terminu dla wydania decyzji administracyjnej przez Prezesa Urzędu, na wniosek operatora statku powietrznego o tymczasowe zwolnienie z obowiązku. Wskazanie terminu jest konieczne w celu właściwego dostosowanie operacji lotniczych wykonywanych przez operatora na trasach, których dotyczy zwolnienie. Konkluzją z prowadzonych przez PLL LOT konsultacji z dostawcami paliwa lotniczego oraz z zarządzającymi lotniskiem jest jak najszybsza wymiana informacji co do stosowania zwolnień i w konsekwencji wcześniejsze dostosowanie operacji lotniskowych.	Uwaga nieuwzględniona Termin do wydania decyzji administracyjnej został wskazany bezpośrednio w art. 5 ust. 5 rozporządzenia 2023/2405. Celem projektowanej regulacji jest wyłącznie wprowadzenie niezbędnych ram prawnych i administracyjnych, aby zapewnić wypełnienie obowiązków i pobieranie kar pieniężnych, o których mowa w art. 12 ust. 9 rozporządzenia 2023/2405/.	
LOT	art. 1 pkt 5 (zmiana ustawy - Prawo lotnicze)	W Art. 209un wymaga się dostosowania zapisów do treści Rozporządzenia, gdzie nie zaimplementowano kar za niedostarczenie danych zarządzającemu lotniskiem oraz nie wskazano terminu 7 dni na dostarczenie niezbędnych informacji na temat trudności operacyjnych. Również nie wskazano zakresu danych jakimi operator lotniczy powinien dzielić się z zarządzającym lotniskiem. Operator statku powietrznego działa w najlepszej wierze i każdorazowo podejmuje niezbędne działania zmierzające do współpracy z organami zarządzającymi portem lotniczym. Mając na uwadze przedstawione wyżej komentarze i argumenty, zwracam się z prośbą o przeprowadzenie szczegółowej oceny wpływu wdrożenia Rozporządzenia na operatorów lotniczych oraz uwzględnienie ww. komentarzy.	Uwaga częściowo uwzględniona Do ustawy – Prawo lotnicze został dodany przepis materialny (projektowany art. 66h) wskazujący na obowiązek dostarczenia danych przez podmiot zajmujący się obsługą paliw, operatora statku powietrznego oraz zarządzającego unijnym portem lotniczy w terminie nie krótszym niż 21 dni.	

3.	ORLEN S.A.	Uwaga ogólna – wzajemna relacja projektu UC 68 do projektu UC 28	Na wstępie należy podkreślić, iż transponowana do polskiego porządku prawnego w ramach projektu UC 28 dyrektywa RED II jest w wielu aspektach regulacją bazową dla rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Dotyczy to przede wszystkim wymagań stawianych paliwom kwalifikowanym jako zrównoważone paliwa lotnicze („SAF”), zarówno pod względem katalogu tych paliw, wymagań surowcowych, wymagań w zakresie kryteriów zrównoważonego rozwoju, ograniczeń emisji, czy zasad certyfikacji oraz raportowania. W punkcie 16 motywów rozporządzenia ReFuelEU Aviation prawodawca unijny wprost określił wzajemne relacje dyrektywy RED II oraz rozporządzenia ReFuelEU Aviation wskazując, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation stanowi <i>lex specialis</i> mające zastosowanie do transportu lotniczego, a dyrektywa RED II stanowi nadrzędne ramy. Wobec powyższego, bez pełnej transpozycji dyrektywy RED II ze skutkiem od 1 stycznia 2025 roku nie będzie możliwe stosowanie w Polsce rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Projekt UC 68 powinien odwoływać się bowiem do zasad wprowadzonych dla biokomponentów, innych paliw odnawialnych, czy paliw węglowych pochodzących z recyklingu, które są przedmiotem prac w ramach projektu UC 28. Należy także zachować spójność pomiędzy przepisami wprowadzanymi projektami UC 28 i UC 68, które są procedowane równolegle. Na dziś bowiem oba projekty wprowadzają do ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych takie same jednostki redakcyjne, np. Rozdział 3a, czy art. 21a, które w obu projektach dotyczą całkowicie odmiennych kwestii. Tytuł tego rozdziału powinien też odnosić się do zrównoważonych paliw lotniczych w liczbie mnogiej. Poza tym projekt UC 28 wprowadza do ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych możliwość rozliczania w ramach Narodowego Celu Wskaźnikowego biokomponentów, innych paliw odnawialnych, czy paliw węglowych	Uwaga uwzględniona Jednostki redakcyjne skorygowano z uwzględnieniem rozwiązań zawartych w ustawie z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 303). Dokonanie tego na wcześniejszym etapie prac nie było możliwe z uwagi na zasady techniki legislacyjnej. Ponadto, dokonano uspołnienienia projektu ustaw pod względem merytorycznym – również w zakresie KZR oraz kryteriów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla biokomponentów, innych paliw odnawialnych czy ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu.
----	------------	--	--	---

		pochodzących z recyklingu zawartych w paliwach lotniczych. Projekt UC 28 w dużej mierze dotyczy również zagadnień regulowanych Na wstępie należy podkreślić, iż transponowana do polskiego porządku prawnego w ramach projektu UC 28 dyrektywa RED II jest w wielu aspektach regulacją bazową dla rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Dotyczy to przede wszystkim wymagań stawianych paliwom kwalifikowanym jako zrównoważone paliwa lotnicze („SAF”), zarówno pod względem katalogu tych paliw, wymagań surowcowych, wymagań w zakresie kryteriów zrównoważonego rozwoju, ograniczeń emisji, czy zasad certyfikacji oraz raportowania. W punkcie 16 motywów rozporządzenia ReFuelEU Aviation prawodawca unijny wprost określił wzajemne relacje dyrektywy RED II oraz rozporządzenia ReFuelEU Aviation wskazując, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation stanowi lex specialis mające zastosowanie do transportu lotniczego, a dyrektywa RED II stanowi nadrzędne ramy. Wobec powyższego, bez pełnej transpozycji dyrektywy RED II ze skutkiem od 1 stycznia 2025 roku nie będzie możliwe stosowanie w Polsce rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Projekt UC 68 powinien odwoływać się bowiem do zasad wprowadzonych dla biokomponentów, innych paliw odnawialnych, czy paliw węglowych pochodzących z recyklingu, które są przedmiotem prac w ramach projektu UC 28. Należy także zachować spójność pomiędzy przepisami wprowadzanymi projektami UC 28 i UC 68, które są procedowane równolegle. Na dziś bowiem oba projekty wprowadzają do ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych takie same jednostki redakcyjne, np. Rozdział 3a, czy art. 21a, które w obu projektach dotyczą całkowicie odmiennych kwestii. Tytuł tego rozdziału powinien też odnosić się do zrównoważonych paliw lotniczych w liczbie mnogiej. Poza tym projekt UC 28 wprowadza do ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych możliwość rozliczania w ramach Narodowego Celu Wskaźnikowego biokomponentów, innych paliw odnawialnych, czy paliw węglowych	
--	--	--	--

			pochodzących z recyklingu zawartych w paliwach lotniczych. Projekt UC 28 w dużej mierze dotyczy również zagadnień regulowanych w ramach projektu UC 68. Paliwa SAF będą bowiem stanowiły w praktyce biokomponenty, inne paliwa odnawialne, czy paliwa węglowe pochodzące z recyklingu zawarte w paliwach lotniczych (przy czym w ramach prac nad projektem UC 28 należy dodatkowo odpowiednio dostosować definicję biokomponentów do projektowanej treści art. 23 ust. 1, uwzględniającej także paliwa lotnicze – zob. pkt 16 niniejszej Tabeli). Przykładem na niespójność obu projektów jest choćby projektowany w ramach UC 68 przepis art. 21b, zgodnie z którym paliwa, o których mowa w art. 3 pkt 7 lit. b rozporządzenia 2023/2405, spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b–28bc. Przede wszystkim wskazane kryteria zostaną zmienione projektem UC 28 i zostaną ujęte w ramach nowych jednostek redakcyjnych ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Co więcej, stosowne wymagania powinny zostać wprowadzone nie tylko dla biokomponentów, ale też dla pozostałych kategorii paliw SAF. Z opisanych wyżej względów, należy zachować całkowitą spójność pomiędzy rozwiązaniami obu procedowanych równolegle projektów. Dodatkowo, zwracamy uwagę, że także na poziomie unijnym są znaczne opóźnienia we wdrażaniu przewidzianych w unijnym prawie rozwiązań w zakresie chociażby Unijnej Bazy Danych (UDB) przewidzianej Dyrektywą RED II/rozporządzeniem ReFuelEU Aviation, która powinna być już narzędziem dostępnym dla dostawców paliw, a nadal nie jest w pełni funkcjonalna.	
	ORLEN S.A.	Uwaga ogólna – wsparcie rozwoju SAF oraz	Branża paliw SAF, w tym paliw syntetycznych, jako wąska dziedzina energetyki wymaga unikatowej wiedzy, a będąc technologią wciąż na wczesnym etapie rozwoju potrzebuje, poza	Uwaga nieuwzględniona

		niedojrzałość rynku, dostępność surowca do produkcji wsparciem finansowym, także dostosowanych regulacji. Wydaje się, że konstrukcja niektórych przepisów projektu ustawy wymaga optymalizacji i dialogu, bez których produkcja oraz wdrożenie zrównoważonych paliw lotniczych w Polsce może się opóźnić, a część projektów nie dojść do skutku. Celowe jest uwzględnienie art. 12 ust. 10 Rozporządzenia ReFuelEU Aviation w polskim prawie i docelowe przeznaczenie środków z kar wynikających z Rozporządzenia na rozwój produkcji zrównoważonych paliw lotniczych. Niemniej, przynajmniej na początku, będą to środki niewspółmierne do potrzeb wsparcia rozwoju produkcji SAF, a w szczególności paliw syntetycznych. Postulujemy uruchomienie dodatkowego finansowania rozwoju produkcji SAF, w tym paliw syntetycznych w Polsce, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa paliwowego kraju i pomoże w wypełnieniu celów regulacyjnych Rozporządzenia oraz zapewni ekologiczne paliwo na polskich lotniskach. W celu rozwoju produkcji paliw syntetycznych w Polsce, konieczne jest zapewnienie odpowiednich wolumenów substratu do ich produkcji, jakim jest wodór RFNBO. Wodór RFNBO, poza celami transportowymi, jest niezbędny również do spełnienia celów przemysłowych RED III. Oznacza to zapotrzebowanie na duże wolumeny wodoru RFNBO, którego kryteria produkcji są nadmiernie ambitne. Produkcja wodoru RFNBO, jak i paliw syntetycznych, wymaga zapewnienia odpowiednich, dedykowanych źródeł OZE o znacznej mocy. Dla zachowania spójności regulacyjnej i strategii, należy równolegle zapewnić odpowiednie wsparcie regulacyjne i finansowe dla produkcji wodoru RFNBO i dedykowanych jego produkcji źródeł OZE. Bez tego produkcja syntetycznych paliw lotniczych będzie utrudniona w terminach wskazanych przez rozporządzenie ReFuelEU Aviation.	Uwaga poza zakresem przedmiotowym projektu. Należy zauważyć, że projektowany art. 3 pkt 4 lit. a zakłada, że wpływy z kar przeznacza się na dofinansowanie przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405 oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw. Zgodnie z projektem programy na te cele będzie sporządzać NFOŚiGW (art. 3 projektu).
ORLEN S.A.	art. 1	Projektowane przepisy w sposób niekonsekwentny odwołują się raz do terminologii ReFuel Aviation - np. właśnie w projektowanym art. 21 ust. 2 pkt 29, a innym razem - np. w	Uwaga uwzględniona

		(zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	przepisach karnych nowego art. 209un - do siatki pojęciowej Prawa lotniczego (zarządzający lotniskiem, będącym unijnym portem lotniczym). Należy także zwrócić uwagę na niekonsekwentnie używane pojęcie „operatora statku powietrznego”. W Prawie lotniczym nie ma aktualnie definicji "operatora statku powietrznego". Nawiązanie do operatora statku powietrznego w rozumieniu ReFuelEU Aviation jest tylko w art. 21, ale ten dotyczy wyłącznie obowiązków Prezesa ULC. Z kolei w przepisie karnym - nowym art. 209un jest mowa o operatorze statku powietrznego objętym rozporządzeniem ReFuelEU Aviation. Dlatego zwracamy uwagę, że siatka pojęciowa stosowana w projekcie ustawy wymaga uporządkowania.	W każdym przypadku, w którym jest mowa o operatorze statku powietrznego doprecyzowano, że jest to operator w rozumieniu art. 2 ust. 3 albo art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405. Ostateczne dopracowanie projektu pod względem legislacyjnym i redakcyjnym nastąpi na etapie jego rozpatrzenia przez komisję prawniczą.
	ORLEN S.A.	art. 1 pkt 3 (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	Zwracamy uwagę na nieprawidłową systematykę projektowanych przepisów. Wskazane przepisy umiejscowiono w rozdziale „Eksploracja lotnisk”. Choć art. 66c i 66d dotyczą lotnisk, a konkretnie portów lotniczych użytku publicznego wykorzystywanych do lotów handlowych, o tyle art. 66e i nast. odwołują się do art. 5 ReFuelEU Aviation, czyli obowiązku nałożonego na operatorów statków powietrznych dotyczącego tankowania paliwa, a więc związane są z eksploatacją statku powietrznego, a tym kwestiom dedykowany jest inny dział Prawa lotniczego. Jednocześnie istota przepisów ReFuelEU Aviation skupia się na działalności gospodarczej w lotnictwie - warunkach działania dla zrównoważonego transportu lotniczego poprzez tankowanie statków powietrznych paliwem typu SAF. Proponujemy uproszczenie przepisów i rozważenie przeniesienia regulacji z projektowanych art. 66c-66g do nowego rozdziału albo działu np. „Tankowanie w unijnych portach lotniczych”.	Uwaga nieuwzględniona W celu czytelności przepisów dotyczących stosowania rozporządzenia 2023/2405 i tego, że co do zasady dotyczą one lotnisk pozostawiono przepisy w dotychczas zaproponowanym miejscu ustawy – Prawo lotnicze. Ostateczne dopracowanie projektu pod względem legislacyjnym i redakcyjnym nastąpi na etapie jego rozpatrzenia przez komisję prawniczą.
	ORLEN S.A.	art. 1 pkt 3	W projekcie przewidziano nietypowe domniemanie prawidłowej reprezentacji strony w postępowaniu, tj. operatora statku powietrznego. Choć intencja projektodawcy uproszczenia tego	Uwaga wyjaśniona

		(zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	typu postępowania wydaje się być jasna, to jednak odstępianie od zasady postępowania administracyjnego, zgodnie z którą to organ bada, czy strona postępowania jest należycie reprezentowana wydaje się z perspektywy bezpieczeństwa obrotu prawnego budzić pewne wątpliwości. Kwestia ta powinna zostać ponownie przeanalizowana przez projektodawcę.	Jak wskazano w uzasadnieniu do projektowanej zmiany ustawy - Prawo lotnicze, większość wniosków będzie składana przez podmioty zagraniczne, a liczba podmiotów mogących ubiegać się o tymczasowe zwolnienie ma charakter ograniczony. Proponowane rozwiązanie uwzględnia specyfikę rynku lotniczego i profesjonalizm podmiotów składających wnioski. Proponowane rozwiązanie już istnieje w ustawie – Prawo lotnicze np. w art. 194 ust. 4. Dodatkowo, uwaga została złożona przez podmiot, którego wskazane przepisy nie dotyczą. Żaden podmiot będący adresatem tego przepisu, tj. operator statku powietrznego, nie złożył uwagi do proponowanego art. 66e ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze. Projektodawca nie zidentyfikował problemów, o których mowa w zgłoszonej uwadze.
	ORLEN S.A.	art. 1 pkt 5 (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	Projektowany przepis nadaje zarządzającemu lotniskiem prawo do wyznaczenia terminu na dostarczenie „wszelkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405/UE”. Tymczasem cyt. akt prawny wskazuje jedynie, że informacje te podlegają „na żądanie” przekazaniu, jednak nie w wyznaczonym przez organ zarządzający unijnym portem lotniczym terminie, ale „bez zbędnej zwłoki” (<i>without undue delay</i>). W konkretnych przypadkach te terminy mogą być znacząco różne, zarówno na korzyść, jak też na niekorzyść obowiązującego podmiotu. Warto doprecyzować, że przekazaniu podlegają te informacje, którymi podmiot dysponuje. Warto to podkreślić w kontekście obligatoryjności („Prezes Urzędu wymierza...” – proj. art. 209un ust. 8) kar za nieprzekazanie „wszelkich niezbędnych” informacji. Projekt ustanawia również dla określonych w tym przepisie podmiotów karę za nieprzekazanie wszelkich niezbędnych informacji w wysokości 10 000 zł. Sztywna kwota kary stoi w	Uwaga częściowo uwzględniona Do projektu ustawy – Prawo lotnicze został dodany przepis materialny (art. 66h) wskazujący na obowiązek dostarczenia danych przez podmiot zajmujący się obsługą paliw, operatora statku powietrznego oraz zarządzającego unijnym portem lotniczy w terminie nie krótszym niż 21 dni. Wymiar kary pieniężnej, o której mowa w projektowanym art. 209un ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze będzie wynosił do 10 000 zł. W art. 209w ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze zostało dodane odesłanie do projektowanego art. 209un ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze.

			sprzeczności z zasadami jej wymierzania, przewidzianymi w art. 209w ust. 2 Prawa lotniczego, gdzie mowa jest braniu pod uwagę okoliczności wpływających na jej wymiar. Z tego względu należy przyjąć, że 10 000 zł jest górnym poziomem możliwej do nałożenia kary. 7. Podmiot zajmujący się obsługą paliw lub operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE na żądanie zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, nie dostarczy temu zarządzającemu lotniskiem bez zbędnej zwłoki posiadanych informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.	
	ORLEN S.A.	art. 1 pkt 5 (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	Projektowane brzmienie przepisu nie jest dostatecznie precyzyjne. Nie obejmuje stanu faktycznego, w którym operator statku powietrznego nie tylko nie uzupełnił paliwa lotniczego zgodnie z art. 5 ust. 1, ale także nie złożył sprawozdania, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Niezłożenie sprawozdania przez taki podmiot czyni przepisy o sposobie wyliczenia wysokości kary niezdatnymi do zastosowania. Tym samym w takim przypadku kara pieniężna powinna mieć charakter ryczałtowy lub zmienny uzależniony np. od przychodów wykazanych w sprawozdaniu finansowym. Zwracamy także uwagę, że przepis sankcyjny odnosi się do art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, w którym przewidziany jest jeden obowiązek operatorów statków powietrznych dotyczący tankowania (uzupełniania) paliwa (zob. także tytuł tego artykułu). Art. 209un. 1. Operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE, który narusza obowiązek określony w art. 5 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości dwukrotności kwoty wynikającej z iloczynu	Uwaga nieuwzględniona. Kara za niezłożenie sprawozdania, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia 2023/2405 została określona w projektowanym art. 209un ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze. Zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405/ państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statku powietrznego niewypełniający obowiązków określonych w art. 5 podlegał karze pieniężnej. Propozycja nowego brzmienia art. 209un ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze nie została uwzględniona. Rozporządzenie 2023/2405 wskazuje na naruszenie obowiązków.

			rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości paliwa lotniczego, określonej w sprawozdaniu za rok poprzedzający, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405/UE.	
	ORLEN S.A.	art. 2 pkt 4 (zmiana ustawy - Prawo energetyczne) projektowany art. 35 ust. 1ba ustawy - Prawo energetyczne oraz art. 5 projektu ustawy	Dodawany ust. 1ba w art. 35 rozszerza zakres wniosku o wydanie koncesji, na wytwarzanie, obrót i obrót z zagranicą paliwami ciekłymi w zakresie, w jakim dotyczy paliwa typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21 o informacje dotyczące zamiaru sprzedaży takiego paliwa na lotniskach i lądowiskach oraz określenie warunków dostaw paliwa na lotniska i lądowiska. Celem przepisu jest zapewnienie Prezesowi URE informacji niezbędnych do realizacji zadań określonych w dodawanym w ustawie art. 21h i 21i. Zwracamy uwagę, że odwołanie wyłącznie do kodu CN 2710 19 21 nie uwzględnia pełnego katalogu paliw lotniczych, w tym tych, jakie przewiduje obecnie obowiązujące Rozporządzenie Ministra Aktywów Państwowych z dnia 27 listopada 2019 roku w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących („Rozporządzenie Koncesyjne”). Dodatkowo podkreślamy, że na tym etapie pojawiają się wątpliwości w zakresie klasyfikacji kodów CN paliw lotniczych, które stanowią paliwa ciekłe i mają być do nich dodawane paliwa SAF. W naszej ocenie przepis powinien odnosić się do paliw ciekłych, które mogą być sprzedawane i dostarczane na terenie lotnisk i lądowisk w rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze. Katalog takich paliw ciekłych będzie wyznaczany przez definicję paliwa ciekłego i jej uszczegółowienie w postaci Rozporządzenia Koncesyjnego. Zmiana ta pozwoli w naszej ocenie ograniczyć ryzyko konieczności zmiany ustawy, jeżeli pojawią się nowe paliwa ciekłe i będzie je można wprowadzić poprzez wydanie nowego Rozporządzenia Koncesyjnego.	Uwaga częściowo uwzględniona Usunięto z projektu art. 5 stanowiący przepis przejściowy, tym samym propozycja nowego brzmienia stała się bezprzedmiotowa.

			Uwzględnienie uwagi wymagać będzie analogicznej zmiany w przepisie przejściowym art. 5, zobowiązującym podmioty koncesjonowane do wystąpienia do Prezesa URE z wnioskiem o dostosowanie koncesji i jej uzupełnienie w zakresie informacji, o których mowa w dodawanym w art. 35 ustępie 1ba. „1ba. Wniosek o udzielenie koncesji na wytwarzanie, obrót lub obrót z zagranicą paliwami ciekłymi powinien ponadto zawierać informacje o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw paliw ciekłych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży paliw ciekłych z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk w rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 oraz z 2024 r. poz. 731 i 1222).”. Art. 5. Podmioty, którym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, Prezes Urzędu Regulacji Energetyki udzielił koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwa ciekłymi lub obrót paliwami ciekłymi z zagranicą przekazują do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki wniosek o dostosowanie koncesji uzupełniony w zakresie informacji, o których mowa w art. 35 ust. 1ba ustawy zmienianej w art. 2, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	
	ORLEN S.A.	art. 2 (zmiana ustawy – Prawo energetyczne) projektowany art. 37 ustawy – ustawy Prawo energetyczne	Dodawany w art. 35 ust. 1ba zobowiązuje podmioty wnioskujące o wydanie koncesji na wytwarzanie i obrót paliwami ciekłymi do wskazania w treści wniosku zamiaru sprzedaży tych paliw na lotniskach i lądowiskach, tj. w celu bezpośredniego zaopatrzenia w paliwo statków powietrznych oraz warunków dostaw paliw na lotniska i lądowiska. Przepis przejściowy art. 5 zakłada, że podmioty koncesjonowane dokonujące ww. sprzedaży, posiadające obecnie koncesję na wytwarzanie i obrót paliwami lotniczymi będą zobowiązane do złożenia wniosku o dostosowanie treści koncesji o informację o sprzedaży tych paliw na lotniskach i lądowiskach o warunkach dostaw. Zwracamy uwagę, że realizacja obowiązku aktualizacji treści koncesji nie będzie możliwa bez zmian w art. 37, tj. wskazania,	Uwaga nieuwzględniona Usunięto z projektu art. 5 stanowiący przepis przejściowy, tym samym propozycja dodania w art. 37 ust. 1d stała się bezprzedmiotowa.

		że koncesja na wytwarzanie i obrót paliwami powinna określać warunki sprzedaży oraz dostaw paliw na terenie lotnisk. Bez takiej zmiany informacja przekazywana Prezesowi URE na podstawie dodawanego w art. 35 ustępu 1ba oraz art. 5 nie będzie stanowić elementu formalnego treści koncesji (zgodnie z obecnym brzemieniem art. 37). Zwracamy uwagę, że realizacja obowiązku aktualizacji treści koncesji nie będzie możliwa bez zmian w art. 37, tj. wskazania, że koncesja na wytwarzanie i obrót paliwami powinna określać warunki sprzedaży oraz dostaw paliw na terenie lotnisk. Bez takiej zmiany informacja przekazywana Prezesowi URE na podstawie dodawanego w art. 35 ustępu 1ba oraz art. 5 nie będzie stanowić elementu formalnego treści koncesji (zgodnie z obecnym brzemieniem art. 37). Dodanie w art. 37 ust. 1d w brzmieniu: „1d. Koncesja na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi i obrót paliwa ciekłymi z zagranicą powinna ponadto określać warunki sprzedaży oraz dostawy paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk.”.	
ORLEN S.A.	Definicja dostawcy paliwa lotniczego – art. 4 pkt 2 projektu, art. 2 ust. 1 pkt 42 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Projektowana w ramach art. 4 pkt 2 projektu UC 68 definicja dostawcy paliwa lotniczego jest wadliwa i wymaga wprowadzenia zmian. W naszej ocenie poszczególne postanowienia rozporządzenia ReFuelEU Aviation wskazują, że intencją prawodawcy unijnego było nałożenie obowiązków dostawcy paliwa lotniczego na podmioty, które sprzedają paliwo lotnicze bezpośrednio operatorom statków powietrznych w unijnych portach lotniczych i są stroną umów sprzedaży paliw zawartych z tymi operatorami. Wskazuje na to także poniższa interpretacja przedstawiona Ministerstwu Infrastruktury przez Komisję Europejską: „The interpretation of this definition should be in line with the intention of the ReFuelEU Aviation to supply an increasing amount of SAF in the fuel mix at Union airports. The parties	Uwaga częściowo uwzględniona Nadano definicji „dostawcy paliwa lotniczego” następujące brzmienie: „dostawca paliwa lotniczego – każdy podmiot w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Turcji, posiadający koncesję Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi lub obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie co najmniej jednego z paliw lotniczych, który udostępnia je w wyniku dostarczenia samodzielnie lub za

		identified as “aviation fuel suppliers” should therefore be entities which are in a position to influence the aviation fuel mix (e.g., volume and type of fuel) supplied to the Union airports, and should normally be the last entities selling the fuel (that hold the title/ownership of) to the aircraft operators a Union airports. Organisations that do not own the aviation fuel and that are only acting as an intermediary facilitating the process (e.g. handling the fuel) should not be identified as aviation fuel suppliers under ReFuelEU Aviation”. Dodatkowo, zwracamy uwagę, że powiązanie statusu dostawcy paliwa lotniczego z obowiązkami w zakresie akcyzy mogłoby spowodować wyłączenie spod kluczowego obowiązku wynikającego z rozporządzenia ReFuelEU Aviation podmiotów, które mają realny wpływ na wywiązanie się z tego obowiązku. Konieczne jest uwzględnienie funkcjonujących na polskim rynku lotniczym dwóch różnych modeli biznesowych dla dostaw paliw lotniczych. Rozporządzenie ReFuelEU Aviation odnosi się do definicji dostawcy paliwa zawartej w art. 2 akapit drugi pkt 38 Dyrektywy RED II, wskazując, że jest to podmiot dostarczający paliwo na rynek, który jest odpowiedzialny za zgłaszanie paliw organom podatkowym właściwym w zakresie akcyzy albo w przypadku energii elektrycznej lub gdy podatek akcyzowy nie jest należny, lub gdy jest to należycie uzasadnione każdy inny odpowiedni podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie. Obecnie w Polsce dostawy paliw lotniczych na lotniskach wykonywane są w dwojaki sposób: I. Właściciel paliw sam dostarcza paliwo <i>intoplane</i> swoimi środkami transportu – w tym modelu posiadacz paliwa jest jednocześnie jego właścicielem. II. Właściciel paliw sprzedaje paliwo (zawiera umowę, wystawia fakturę, przyjmuje płatność), a dostawa fizyczna odbywa się przez inny podmiot świadczący kompleksową usługę	pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym lub porcie lotniczym traktowanym jako unijny port lotniczy do celów rozporządzenia 2023/2405, znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”
--	--	---	---

			magazynowania i tankowania – w tym przypadku inny podmiot jest właścicielem, a inny posiadaczem paliwa dokonującym fizycznego wydania. Taki model jest obecnie stosowany w Grupie ORLEN, gdzie ORLEN S.A. jest sprzedawcą paliw (jest stroną kontraktów zawartych z klientami), a ORLEN Aviation sp. z o.o. wykonuje usługę magazynowania i tankowania (posiada koncesję na magazynowanie i przeładunek). Biorąc pod uwagę, iż podatek akcyzowy nakłada obowiązki na posiadaczy wyrobów akcyzowych, wymagane prawem podatkowym ew. rozliczenia akcyzy dokonywane są przez posiadacza paliw, czyli ORLEN Aviation sp. z o.o. Mając na względzie zawartą w Dyrektywie RED II definicję, treść rozporządzenia ReFuelEU Aviation i całokształt obowiązków z nich wynikających i ciążących na dostawcach paliw, bardziej właściwe, przy konstruowaniu krajowej definicji „dostawcy paliw lotniczych”, wydaje się odwołanie do podmiotów posiadających odpowiednie koncesje i dokonujących sprzedaży paliw lotniczych. Pozwoli to, w obu powyżej wskazanych modelach sprzedaży, nałożyć obowiązki na podmioty mające rzeczywiste możliwości decydowania o rodzaju paliw wprowadzanych do obrotu w unijnych portach lotniczych. Na możliwość zastosowania takiego podejścia pozwala także sama dyrektywa w uzasadnionych przypadkach, a takim niewątpliwie jest II z przedstawionych powyżej modeli dostaw paliw. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że obecnie większość wydań paliw dokonywana jest z zastosowaniem zwolnienia od akcyzy, a więc w rozumieniu tej definicji akcyza w ogóle nie jest należna. W świetle powyższego nie powinno budzić wątpliwości, że prawodawca unijny przewidział, iż modele sprzedaży paliw lotniczych mogą się różnić, a finalnie podmiotem zobowiązanym jako dostawca paliwa lotniczego powinien być ten podmiot, który ma realny wpływ na skład produktu dostępnego w unijnych portach lotniczych, zawiera umowy sprzedaży, określa cenę. Jest to szczególnie istotne również ze względu na okoliczność, że to ten podmiot dokonując sprzedaży czerpie zysk ze sprzedaży, a tym samym na tym podmiocie powinna ciążyć ewentualna	
--	--	--	--	--

		odpowiedzialność za niewykonanie obowiązku zapewniania wymaganego udziału SAF w dostarczanych paliwach. Zasadnym jest przyjęcie, że dostawcą paliwa lotniczego jest inny podmiot niż ten podmiot, który realizuje wyłącznie usługę tankowania, czy obsługę akcyzową danej transakcji. Należy także zwrócić uwagę, że w definicji zawartej w Rozporządzeniu ReFuelEU Aviation dookreślono, że dostawca paliwa lotniczego to dostawca paliwa dostarczający paliwo lotnicze (...) w unijnym porcie lotniczym. W przeciwnym razie wystarczyłoby jedynie odwołać się do ogólnej definicji „dostawcy paliwa” z Dyrektywy RED II poprzez skonkretyzowanie rodzaju paliw jako paliw lotniczych. Dodatkowo, należy podnieść, że prawodawca unijny w sposób zamierzony przewidział w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation odrębną kategorię podmiotów w postaci „podmiotu zajmującego się obsługą paliwa”, który jest zdefiniowany jako „dostawca usług obsługi naziemnej, który organizuje i prowadzi operacje tankowania i odtankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa, na rzecz operatorów statków powietrznych w unijnych portach lotniczych (...)”, a więc dopuścił powierzenie tej części procesu dostaw innemu podmiotowi niż dostawca paliwa lotniczego. Dlatego z projektu powinno wynikać w sposób niebudzący wątpliwości, że definicja dostawcy nie odnosi się do podmiotów zajmujących się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, które nie dokonują sprzedaży paliwa operatorowi statku powietrznego, a jedynie usługowo tankują paliwem statek powietrzny. Naszym zdaniem definicja zaproponowana w tabeli uwag spełnia te wymagania. Wskazujemy również, że w naszej ocenie odwołanie się w definicji dostawcy paliwa lotniczego wyłącznie do koncesji na obrót paliwami ciekłymi oraz koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą jest niepełne, bo nie uwzględnia koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych. Jest to szczególnie istotne w przypadku dostawców paliw lotniczych, którzy są jednocześnie producentami paliw lotniczych. Uwzględniając konstrukcję	
--	--	--	--

		koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, w ramach której następuje pierwsza sprzedaż paliwa ciekłego w przypadku producentów paliw lotniczych. W takim przypadku patrząc na rynek paliw ciekłych w Polsce przy takiej konstrukcji dostawcą paliw lotniczych nie byłoby producenci paliw lotniczych, którzy bezpośrednio sprzedają paliwa lotnicze dla operatorów statków powietrznych i nie dokonują tego w ramach koncesji na obrót paliwami ciekłymi (w tym z zagranicą). Dodatkowo wskazujemy, że odwołanie do koncesji z ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku Prawo energetyczne jest obecnie wystarczające, ale w przyszłości te koncesje mogą nie obejmować nowych rodzajów paliw lotniczych. Przy konstrukcji definicji paliwa lotniczego zwracamy również uwagę na ograniczenie w zakresie produktowym wyłącznie do paliwa lotniczego, jakim jest paliwo typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21. W naszej ocenie definicja nie powinna ograniczać paliwa lotniczego tylko do tego rodzaju paliwa lotniczego i powinna mieć bardziej ogólny zakres tak jak to jest ujęte w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation. W perspektywie rozwoju zrównoważonych paliw lotniczych definicja nie obejmowałaby innych paliw lotniczych. Poza tym już na tym etapie pojawiają się wątpliwości w zakresie klasyfikacji kodów CN dla tego rodzaju paliw lotniczych (w tym o kodzie CN 2710 19 21). W tym miejscu zwracamy jednocześnie uwagę, że przepisy dotyczące koncesji są niespójne jeżeli chodzi o definicję „dostawcy paliwa lotniczego”, a także projektowane zmiany w zakresie ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku Prawo energetyczne - odnosząc się do katalogu koncesji w zakresie paliw lotniczych stanowiących paliwa ciekłe. Jak wskazano powyżej definicja dostawcy paliwa lotniczego powinna być zbliżona do definicji z rozporządzenia ReFuelEU Aviation i powiązana z rozwiązaniami z projektu ustawy UC 28. Należy także rozważyć zastosowanie analogicznego podejścia do definicji „paliwa lotniczego”. dostawca paliwa lotniczego - każdy podmiot, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium	
--	--	--	--

			Rzeczypospolitej Polskiej, posiadający w zakresie paliw lotniczych stanowiących paliwa ciekłe w rozumieniu art. 3 pkt 3b) Prawa energetycznego koncesję wytwarzanie paliw ciekłych lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, który sprzedaje paliwo lotnicze operatorowi statku powietrznego, o którym mowa w art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405 lub podmiotowi traktowanemu jako operator statku powietrznego do celów rozporządzenia 2023/2405, w unijnym porcie lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405 lub porcie lotniczym traktowanym jako unijny port lotniczy do celów rozporządzenia 2023/2405, znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	
	ORLEN S.A.	art. 4 pkt 3 (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) projektowany art. 21 d i 21 f ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Projektowany art. 21d ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zgodnie z którym udziały minimalne, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, liczone są według wartości opałowej, zmienia zasady wynikające z rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Z rozporządzenia tego wynika (por. art. 4 ust. 2 ReFuelEU Aviation), że udziały SAF są co do zasady wyliczane wagowo (w tonach), a jedynie w przypadku gdy w unijnym porcie lotniczym operatorom statków powietrznych udostępniany jest wodór dla lotnictwa zastosowanie znajduje wartość energetyczna. Zastosowanie zasady wprowadzonej projektem UC 68 w każdym przypadku może wywołać obawy, czy obowiązki danego dostawcy paliw lotniczych wynikające z rozporządzenia ReFuelEU Aviation zostały zrealizowane, w szczególności gdy właściwe informacje zostaną zaraportowane w ramach unijnej bazy danych. Sprawozdawczość dostawców paliw lotniczych przewidziana w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation również odnosi się do informacji o ilości paliwa lotniczego (art. 10 lit. a i b), w tym ilości SAF wyrażonej w tonach (obok wartości energetycznej z lit. e)). W przypadku wątpliwości, kwestia ta powinna zostać potwierdzona z prawodawcą unijnym przed wprowadzeniem odpowiednich przepisów prawa krajowego.	Uwaga uwzględniona W zakresie art. 21d i 21f – przepisy te zostały usunięte z projektu ustawy, zaś pozostałe zostały zmodyfikowane tak, żeby liczenie wymaganego udziału SAF odbywało się na podstawie masy, a nie wartości opałowej. Tylko w przypadku wykorzystania do realizacji celu wodoru dla lotnictwa, jego udział będzie liczony według wartości energetycznej. Załącznik III do dyrektywy RED II jest implementowany poprzez akt wykonawczy wydawany na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych zmienionej projektem UC28, który wchodzi w życie 1 kwietnia 2025 r. Zgodnie z informacjami pozyskanymi z Komisji Europejskiej wymagany rozporządzeniem 2023/2405 udział SAF należy liczyć według wagi, a nie według wartości opałowej.

			Ponadto, w celu prawidłowego stosowania tych zasad wymagana jest transpozycja dyrektywy RED 2018/2001, która w załączniku III zawiera stosowne wartości energetyczne paliw do silników odrzutowych, jak np. - Hydorafinowany (poddany termochemicznej obróbce wodorem) olej pochodzący z biomasy, służący jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych, - Paliwo do silników odrzutowych wytwarzane metodą Fischera-Tropscha (syntetyczny węglowodór lub mieszanka syntetycznych węglowodorów produkowanych z biomasy, służące jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych), - Oleje współprzetwarzane (przetwarzane w rafinerii jednocześnie z paliwem kopalnym) pochodzące z biomasy lub biomasy poddanej pirolizie, służące jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych, - Paliwo do silników odrzutowych (w wersji RED III), - Wodór ze źródeł odnawialnych i nieodnawialnych. Z tego powodu, rozporządzenie, o którym mowa w projektowanym art. 21f, powinno być elementem rozporządzenia zawierającego wartości energetyczne	
--	--	--	---	--

			poszczególnych paliw na potrzeby ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, przewidzianego w ramach projektu UC 28 jako transpozycja wymagań dyrektywy 2018/2001. Wartości te będą potrzebne także na potrzeby realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Art. 21d <i>Do celów obliczenia udziałów minimalnych, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, w przypadku gdy w unijnym porcie lotniczym operatorom statków powietrznych udostępniany jest wodór dla lotnictwa:</i> a) wartości dotyczące wartości energetycznej wszystkich odpowiednich SAF i innych nośników energii to wartości, o których mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 23 ust. 3 (ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) oraz b) wartość energetyczną dostarczonego wodoru dla lotnictwa uwzględnia się zarówno w liczniku, jak i w mianowniku.	
	ORLEN S.A.	art. 4 pkt 3 (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) Projektowany art. 21e ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Zgodnie z projektowanym art. 21e w przypadku osiągnięcia wyższego udziału syntetycznego paliwa lotniczego niż wymagany w danym okresie sprawozdawczym, nadwyżkę zalicza się do osiągnięcia udziału SAF, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405. W naszej ocenie kwestia ta w ogóle nie powinna być przedmiotem regulacji w ramach projektu UC 68, gdyż zasady z tym związane wynikają wprost z rozporządzenia ReFuelEU Aviation, wiążą bezpośrednio i nie powinny być modyfikowane krajową ustawą. Ustawodawca unijny nie przewidział w tym zakresie luzu decyzyjnego dla państw członkowskich, a tym samym nie jest dopuszczalna zmiana w tym zakresie. Podkreślić bowiem należy, że dostarczone syntetyczne paliwa lotnicze w każdym przypadku zalicza się na poczet osiągnięcia udziału SAF, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia	Uwaga uwzględniona Usunięto projektowany art. 21e ustawy o biokomponentach.

			2023/2405 (a nie tylko w przypadku osiągnięcia nadwyżki udziału syntetycznego paliwa lotniczego ponad cel z rozporządzenia). Wynika to z definicji „zrównoważone paliwa lotnicze” („SAF”), które oznaczają paliwa lotnicze będące: a) syntetycznymi paliwami lotniczymi; b) biopaliwami lotniczymi; lub c) pochodzącymi z recyklingu węglowymi paliwami lotniczymi. Z faktu, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation ustanowiło też swoisty „podudział”, który jest dedykowany syntetycznemu paliwu lotniczemu nie wynika, że paliwo to nie może jednocześnie realizować celu ogólnego paliw SAF. Takie rozwiązania są znane też innym aktom prawnym, jak np. dyrektywa 2018/2001, która ustanawia dodatkowe udziały minimalne dla biokomponentów zaawansowanych, czy paliw RFNBO, które realizują także cel ogólny w zakresie udziału energii odnawialnej w transporcie. W świetle powyższego proponujemy usunięcie art. 21e. Projektowany art. 21e. należy całkowicie usunąć z projektu UC 68.	
	ORLEN S.A.	art. 4 pkt 4 (zmiana projektu ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	Projektowana w ramach art. 4 pkt 4 projektu UC 68 zmiana, w myśl której w art. 28ea ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy, w przypadku poświadczeń wystawianych dla biokomponentów: 1) wytworzonych w procesie współwodornienia;	Uwaga wyjaśniona Projektowany przepis ma na celu umożliwić wystawianie poświadczeń przez podmioty realizujące NCW w przypadku dalszej sprzedaży biopaliwa lotniczego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 45 ustawy o biokomponentach na potrzeby realizacji obowiązków z rozporządzenia 2023/2405 - celem zapewnienia podmiotom znajdującym się w łańcuchu dostaw dokumentu potwierdzającego spełnienie KZR. Przepis nie dotyczy innych paliw odnawialnych czy paliw węglowych pochodzących z recyklingu. Dla tych paliw nie ma

		projektowany art. 28ea ust. 2	2) wykorzystywanych przez dostawcę paliwa lotniczego do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405.” wymaga uprzedniej konsultacji z prawodawcą unijnym i systemami certyfikacji. Zasady te powinny dotyczyć wszystkich kategorii paliw SAF (tj. biokomponenty, inne paliwa odnawialne, paliwa węglowe pochodzące z recyklingu). Oczywiście jest to zmiana szczególnie istotna z punktu widzenia dokumentowania realizacji obowiązków przez poszczególne podmioty w ramach łańcucha dostaw (podmioty realizujące NCW, dostawcy paliwa lotniczego, operatorzy statków powietrznych realizujący wymagania systemu ETS). Jednak z posiadanych informacji wynika, że dotychczas nie ukształtowała się jednolita praktyka rynkowa w zakresie dokumentów potwierdzających realizację obowiązków, także w ramach uznanych systemów certyfikacji. Na dziś systemy certyfikacji nie wypracowały wytycznych w zakresie dokumentowania charakterystyki zrównoważoności dla biokomponentów w paliwach lotniczych (SAF) ani też wzorów dokumentów. Prowadzone są prace w tym zakresie. Na rynku natomiast funkcjonują dokumenty PoC (Proof of Compliance) wystawiane w referencji do poświadczeń (PoS). Zwracamy uwagę, że podmiot realizujący NCW powinien mieć możliwość zaliczenia danej partii paliwa SAF na poczet realizacji NCW, niezależnie od możliwości wystawienia odpowiednich, dopuszczonych na poziomie unijnym i systemów certyfikacji, dokumentów poświadczających właściwości paliwa SAF nabywcom takiego produktu, którzy nie realizują NCW, ale są zobowiązani realizować wymagania wynikające z rozporządzenia 2023/2405 lub systemu ETS.	zakazu dla wystawiania poświadczeń więc nie ma potrzeby wprowadzania wyłączeń w tym zakresie. Projekt ustawy zapewnia możliwość zaliczenia SAF do realizacji NCW.
	ORLEN S.A.	art. 4 pkt 3	W przypadku braku wprowadzenia do obrotu SAF i syntetycznych paliw lotniczych, przyjęcie jako ich cen wartości publikowanych przez EASA (w domyśle średnich cen dla całej UE), może nie odzwierciedlać kosztów dostarczenia, a przede	Uwaga nieuwzględniona Projektowany art. 28yb ustawy o biokomponentach (wcześniej art. 21a) wskazuje na oparcie ogłaszanych cen na podstawie

		(zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	wszystkim wytworzenia tych paliw w kraju. Może to powodować w szczególności brak sygnału inwestycyjnego w produkcję krajową takich paliw, co spowoduje zmniejszenie krajowego bezpieczeństwa paliwowego. Proponujemy oparcie się na prognozach kosztów produkcji w kraju lub regionie, które oddadzą realne koszty i cenę rynkową takich paliw.	corocznego raportu EASA. Takie podejście zostało pośrednio wskazane przez Komisję Europejską – robocze wytyczne dotyczące stosowania kar. Warto zauważyć, że ogłaszane średnie ceny mają służyć obliczaniu wysokości kar za niewykonanie obowiązku wskazanego w rozporządzeniu 2023/2405, nie zaś odzwierciedlaniu sytuacji na rynku.
	ORLEN S.A.	art. 4 pkt 5 (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) projektowany art. 33 Art. 1 pkt 5 (zmiana ustawy – Prawo lotnicze) projektowany art. 209un Prawa lotniczego	Projektowane w ramach art. 4 pkt 5 projektu UC 68 przepisy dotyczące kar powinny zostać dostosowane do ostatecznej wersji przepisów projektu UC 68, w tym uwzględniać konieczność wprowadzenia zmian w zakresie sposobu realizacji obowiązków, o których mowa w punkcie 11 powyżej (co do zasady sposób wagowy, a jedynie wyjątkowo energetyczny). Na dziś przepisy te odwołują się jedynie do wartości energetycznych/opałowych, co wydaje się niezgodne z art. 12 ReFuelEU Aviation. Dodatkowo, w przypadku paliw syntetycznych, rozporządzenie ReFuelEU Aviation w art. 12 przewiduje kary zarówno za niewypełnienie obowiązków określonych w art. 4 dotyczących udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych, jak również w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. – średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych. Jednocześnie, przy ustalaniu kary pieniężnej dotyczącej średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych państwa członkowskie uwzględniają wszelkie kary pieniężne dotyczące udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych, którym to karom podlega już dany dostawca paliwa lotniczego w odniesieniu do danego okresu – zasady te mają na celu uniknięcia podwójnego karania. Zasady te powinny znaleźć odzwierciedlenie w projekcie UC 68. Poza tym przepisy projektu UC 68 posługują się kryterium średniej ważonej ceny określonego paliwa, podczas gdy w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation mowa o średniej cenie paliwa. Podobne podejście można zauważyć w ramach projektowanego art. 21a.	Uwaga częściowo uwzględniona Część dotycząca liczenia kar wagowo – wzory do obliczania kar zostały odpowiednio zmodyfikowane. Zasady określone w art. 12 rozporządzenia 2023/2405 są odzwierciedlone w projektowanych ust. 8c-8f artykułu 33 ustawy o biokomponentach. W odniesieniu do wskazanego braku spójności z przepisami dotyczącymi kar dla operatorów statków powietrznych wynika to z faktu, że w przypadku dostawców paliwa lotniczego zachodzi więcej zmiennych, które należy uwzględnić, np. różne cele dla SAF i paliw syntetycznych, potrzeba zapewnienia aby przy karze za brak paliw syntetycznych uniknąć podwójnego karania, czy przepis wskazujący na zwiększenie udziału SAF o brakujące w poprzednim okresie udziały. W związku z tym, aby zapewnić jednoznaczne stosowanie przepisów karnych zdecydowano o szczegółowym rozpisaniu sposobu obliczania kar. W odniesieniu do kar dodawanych w art. 33 ustawy o biokomponentach należy zauważyć, że projektowane kary mają służyć wykonaniu wszystkich obowiązków przewidzianych w rozporządzeniu 2023/2405. Brak kary w przypadku niewypełnienia któregoś z określonych w rozporządzeniu

			Ponadto, przepisy dotyczące kar dla dostawców paliw lotniczych nie są spójne z przepisami dotyczącymi kar dla operatorów statków powietrznych. Przykładowo, wprowadzany do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze art. 209un. 1 przewiduje, że <i>operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE, który narusza obowiązki określone w art. 5 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości dwukrotności kwoty wynikającej z iloczynu rocznej <u>średniej ceny</u> paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości paliwa lotniczego, określonej w sprawozdaniu za rok poprzedzający, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405/UE.</i> Niewątpliwie należy zapewnić spójność podejścia w ramach całej nowelizacji. Należy też podkreślić, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation nie przewiduje oddzielnych kar za naruszenia, o których mowa w punktach 12, 14 i 15 dodawanych w art. 33 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zgodnie z którymi: 12) <i>będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405 w odniesieniu do dostarczenia zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, na żądanie tego zarządzającego, w terminie określonym w żądaniu nie krótszym niż 7 dni, wszelkich niezbędnych informacji;</i> 14) <i>będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie zgłosił do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2023/2405, lub zgłosił je z przekroczeniem terminu, o którym mowa w tym przepisie;</i> 15) <i>będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2023/2405, lub wykonał ten obowiązek z przekroczeniem terminu, o którym mowa w tym przepisie;”.</i>	2023/2405 obowiązku sprawiłby, że dany obowiązek stałby się niemożliwy do wyegzekwowania.
--	--	--	--	--

			W naszej ocenie nie należy wprowadzać takich kar w ramach projektu UC 68. W tym kontekście należy mieć na uwadze, że unijna baza danych nadal nie została dostosowana do realizacji wymogów ReFuelEU Aviation i nie wiadomo, kiedy to nastąpi, choć pierwsze raportowanie w ramach art. 10 powinno zostać zrealizowane już do 14 lutego 2025 roku. Karanie dostawców paliw w takiej sytuacji byłoby szczególnie nieuzasadnione. Należy także podnieść, że budzi wątpliwości sformułowanie sankcji za niedostarczenie „wszelkich niezbędnych informacji” – określenie to jest ocenne, co stanowi „niezbędną informację”, a tym samym może prowadzić do faktycznego braku możliwości nałożenia kary w oparciu o ten przepis. Ponadto, wskazany w punkcie 12 powyżej 7-dniowy termin wydaje się zbyt krótki. Termin ten warto zastąpić sformułowaniem bez zbędnej zwłoki oraz doprecyzować, że przekazaniu podlegają te informacje, którymi dostawca paliwa lotniczego dysponuje. Kwota 10 000 zł kary z tego tytułu powinna być górnym limitem kary (zmiany wzorem uwagi zaproponowanej w punkcie 6 tabeli powyżej). W rozporządzeniu ReFuelEU Aviation nie przewidziano też kary za naruszenie art. 9 ust. 3 rozporządzenia 2023/2405, które pojawia się dodatkowo w punkcie 13: będąc dostawcą paliwa lotniczego, przekazał nieprawdziwe lub niepełne informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 j_3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405. 13) Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że proponowane brzmienie tej normy sankcyjnej jest niedostatecznie precyzyjne - uznanie, czy informacja jest niepełna ma charakter ocenny i subiektywny. Rozporządzenie ReFuelEU Aviation odnosi się do informacji wprowadzającej w błąd lub niedokładnej dotyczącej właściwości lub pochodzenia SAF, co wydaje się bardziej precyzyjnym ujęciem, jakie działania dostawcy powinny być penalizowane.	
	ORLEN S.A.	Uwaga związana z procedowanym równolegle projektem UC 28	Zgodnie z projektowanym w UC 28 art. 23 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych: „Podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy jest obowiązany do zapewnienia w danym roku kalendarzowym co najmniej minimalnego udziału innych paliw odnawialnych, ciekłych lub gazowych paliw	Uwaga wyjaśniona Uwaga uwzględniona w ramach prac nad projektem ustawy UC28.

		Art. 2 i 22 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (w wersji uwzględniającej zmiany proponowane	węglowych pochodzących z recyklingu lub biokomponentów zawartych w paliwach, paliwach lotniczych i paliwach żeglugowych stosowanych we wszystkich rodzajach transportu (...).”. Przykładowo jeśli chodzi o paliwa lotnicze, to zgodnie z tym przepisem liczony będzie udział innych paliw odnawialnych, tzw. paliw RCF dla lotnictwa oraz biokomponentów zawartych w paliwach lotniczych. Definicja „biokomponentów” w projektowanym art. 1 pkt 3 lit. c projektu UC28 jest wobec tego zbyt wąska, bowiem ogranicza się do produktów „wytworzonych z przeznaczeniem do: wytwarzania paliw lub mieszania z kopalnymi odpowiednikami biokomponentu lub zastąpienia ich w całości – w przypadku biokomponentów gazowych”. Definicja legalna „paliw” nie uwzględnia ani paliw lotniczych ani paliw żeglugowych. Ponadto, wobec faktu, iż biokomponenty wytwarzane do komponowania z konwencjonalnymi paliwami lotniczymi lub paliwami żeglugowymi muszą spełniać rygorystyczne normy międzynarodowe, w art. 22 ust. 1 ustawy należy wyłączyć je spod zakresu wymagań jakościowych określonych w przepisach wykonawczych do ustawy. Dodanie w definicji „biokomponentów” z ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych po wyrazach „wytwarzania paliw” wyrazów „paliw lotniczych i paliw żeglugowych”. Dodatkowo proponujemy rozszerzenie wyłączenia z art. 22 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych w brzmieniu zaproponowanym w projekcie UC28 (które to wyłączenie uwzględnia już biokomponenty gazowe): „Biokomponenty, z wyłączeniem biokomponentów wytwarzanych w procesie współwodornienia, biokomponentów gazowych oraz biokomponentów do paliw lotniczych i paliw żeglugowych, wprowadzane do obrotu lub wykorzystywane do wytwarzania paliw powinny spełniać	
--	--	--	---	--

			wymagania jakościowe potwierdzone certyfikatem jakości wydanym przez akredytowane jednostki certyfikujące”.	
ORLEN S.A.	art. 6 projektu ustawy	Art. 6 projektowanej ustawy zakłada, że pierwsze ogłoszenie średniej ważonej ceny syntetycznych paliw lotniczych odbędzie się do dnia 30 czerwca 2031 r. za rok 2030 r., co jest terminem znacznie utrudniającym podjęcie decyzji inwestycyjnych przez dostawców tych paliw. Średnia ważona cena syntetycznych paliw lotniczych, a tym samym potencjalny poziom kar za niespełnienie celów regulacyjnych, powinny być znane przynajmniej 3-4 lata przed pierwszym okresem obowiązywania celów regulacyjnych, tj. w latach 2026/2027 tak, aby dostawcy paliw mogli podjąć finalne decyzje inwestycyjne w zakresie budowy instalacji produkcji paliw syntetycznych z uwzględnieniem pełnego obrazu co do przyszłych kar. W przypadku NCW, kara dla biopaliw znana jest już dzisiaj i na jej podstawie wiadomo, jaki efekt ekonomiczny nastąpi, gdy dostawca paliw nie wybuduje instalacji i nie dostarczy wolumenów na rynek. W przypadku braku na rynku transakcji w zakresie paliw syntetycznych należałoby oprzeć się na prognostycznych danych w zakresie produkcji paliw syntetycznych, dzięki czemu inwestorzy znalazliby realne poziomy kar w przypadku niedostarczenia na rynek SAF i paliw syntetycznych.	Uwaga kierunkowo uwzględniona Ceny syntetycznych paliw lotniczych będą obwieszczane począwszy od pierwszego roku obowiązywania projektowanej ustawy. Ceny będą oparte o raport EASA. W tym miejscu należy zauważyć, że obwieszczane ceny będą uwzględniały sytuację z roku poprzedniego, co oznacza że kary za dany rok sprawozdawczy (N) będą uwzględniały ceny sprzed dwóch lat (N-2). Wynika to z podejścia przedstawionego przez KE, które kładzie nacisk na przewidywalność kar - jeszcze przed rozpoczęciem danego okresu sprawozdawczego podmioty mają wiedzieć jakie będą potencjalne kary, co w praktyce oznacza wymierzanie kar opartych na cenach 2 lata wstecz.	
ORLEN S.A.	Postulaty dodatkowe w zakresie przepisów uszczelniających rynek paliw lotniczych i wspomagające realizację rozporządzenia ReFuelEU Aviation	Skuteczny nadzór nad stosowaniem przepisów w zakresie paliw SAF wymaga ograniczenia identyfikowanych luk w zakresie generalnego nadzoru nad podażą paliw lotniczych na rynek kilkudziesięciu lotnisk i kilkuset lądowisk ewidencjonowanych przez Prezesa ULC. W szczególności Prezes ULC nie posiada dostatecznych kompetencji nadzorczych pozwalających mu zweryfikować samodzielnie lub we współpracy z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki sposób organizacji dostaw paliw lotniczych na etapie planowania, budowy oraz certyfikacji i rejestracji lotniska, jak i	Uwaga nieuwzględniona Projektowana regulacja dotyczy wyłącznie zakresu spraw określonych w art. 12 ust. 9 rozporządzenia 2023/2405, tj. wprowadzenia na poziomie krajowym niezbędnych ram prawnych i administracyjnych, aby zapewnić wypełnienie obowiązków i pobieranie kar pieniężnych. Proponowane zmiany wychodzą poza zakres przedmiotowy projektu ustawy.	

		zarządzania lotniskiem cywilnym lub też funkcjonowania lądowiska. Analogiczna luka regulacyjna dotyczy świadczenia usługi obsługi naziemnej lotniska, w ramach której wydając zezwolenia w tym zakresie nie jest weryfikowane czy podmiot zajmujący się sprzedażą paliw lotniczych i tankowaniem do samolotów posiada wymagane koncesje wydane na podstawie Prawa energetycznego. W Prawie energetycznym brak jest wystarczających przepisów regulujących na poziomie wydawanych koncesji konieczność podawania dokładnych informacji o fakcie prowadzenia sprzedaży paliw lotniczych oraz lotnisk lub lądowisk, gdzie ta działalność paliwowa jest prowadzona oraz brak jest wystarczających narzędzi sprawozdawczych pozwalających określić liczbę podmiotów, a także ilości i rodzaje ciekłych paliw lotniczych sprzedawanych w Polsce w danym roku kalendarzowym. Brak takich regulacji sprzyja powstawaniu zjawisk polegających na handlu paliwami lotniczymi bez wymaganej koncesji, często z wykorzystaniem infrastruktury paliw ciekłych, która nie spełnia wymagań technicznych, wymagań z zakresu bezpieczeństwa ludzi oraz środowiska naturalnego czy też prowadzenia operacji paliwowych w miejscach do tego nieprzystosowanych, jak też możliwości podaży paliw lotniczych niespełniających wymagań jakościowych. Usunięcie tych luk regulacyjnych będzie służyć poprawie transparentności rynku paliw lotniczych, a tym samym wspierać prawidłowe realizowanie celów i wymagań określonych regulacjami ReFuelEU Aviation. Proponowane rozwiązania w zakresie wzmocnienia nadzoru Prezesa ULC nad wykonywaniem obsługi naziemnej statków powietrznych w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe na terenie lotnisk i lądowisk:	
--	--	---	--

			1) Wprowadzenie obowiązku konsultacji z Prezesem URE wniosku o wydanie certyfikatu dla działalności polegającej na prowadzeniu lotniska użytku publicznego i jego eksploatacji, w jego części dotyczącej operacji paliwowych; 2) Prawne usankcjonowanie uprawnienia organu nadzoru lotniczego polegającego na możliwości następczej kontroli ważności koncesji paliwowej uznanej w toku certyfikacji lotniska; 3) Zawieranie we wniosku o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem nowych informacji, tj.: (i) opisu zasad zapewniania dostaw paliw lotniczych na terenie lotniska, w tym wskazania infrastruktury lotniska, z której statki powietrzne będą zaopatrywane w paliwa lotnicze, (ii) firm koncesjonowanych podmiotów, które będą operować na terenie lotniska w zakresie dostaw paliw lotniczych, oraz (iii) możliwości dopuszczenia konsultacji ww. wniosku z Prezesem URE w zakresie jego komponentu paliwowego; 4) Wprowadzenie przez zarządzającego lotniskiem cywilnym obowiązku kontrolowania statusu posiadania koncesji przez podmioty realizujące operacje na paliwach lotniczych jako warunku dopuszczenia tych podmiotów na teren lotniska; 5) Zobowiązanie zarządzających lotniskami, aby infrastruktura paliw ciekłych eksploatowana na terenie lotniska, była zgłaszana do właściwego rejestru prowadzonego przez Prezesa URE; 6) Zobowiązanie zarządzających lotniskami do zawiadamiania Prezesa URE o wszelkich	
--	--	--	--	--

			nieprawidłowościach w zakresie operacji paliwowych na terenie lotnisk cywilnych; 7) Wprowadzenie obowiązku prowadzenia przez zarządzających lotniskami publicznego wykazu podmiotów prowadzących operacje na paliwach lotniczych na terenie danego lotniska; 8) Wprowadzenie obowiązku dołączenia do wniosku o wydanie certyfikatu lub zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej, koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub koncesji na magazynowanie i przeładunek paliw ciekłych, jeżeli są wymagane wskutek łączenia przez wnioskodawcę działalności obsługi naziemnej z logistyką i obrotem paliwami; 9) Usankcjonowanie obowiązku konsultacji z Prezesem URE wniosków, o których mowa powyżej, w zakresie opinii o dotychczasowej działalności na rynku paliw lotniczych oraz z Szefem KAS w zakresie wypełniania zobowiązań podatkowych; 10) Określenie obowiązku wskazania infrastruktury paliw ciekłych wykorzystywanej do tej działalności przez podmioty wykonujące paliwową obsługę naziemną; 11) Rozszerzenie wniosku o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych o wymagania polegające na wykazaniu, w jaki sposób lotnisko będzie zaopatrywane w paliwa lotnicze oraz czy infrastruktura paliwowa na jego terenie spełnia wymagania dopuszczające ją do eksploatacji; 12) Rezygnacja w procesie rejestracji lotniska z oświadczeń wnioskodawcy, na rzecz wprowadzenia obowiązku przedstawienia formalnych dokumentów potwierdzających, że lotniskowa infrastruktura paliwowa spełnia właściwe wymagania prawne.	
--	--	--	--	--

		Proponowane rozwiązania w zakresie wzmocnienia nadzoru Prezesa URE na rynku paliw lotniczych oraz poprawie jego transparentności. 1) Wprowadzenie jednego rocznego sprawozdania o ilości i rodzajach paliw lotniczych dostarczanych w Polsce na lotniska i lądowiska powiązanego z rozliczaniem opłaty koncesyjnej przez posiadaczy koncesji WPC, OPZ i OPC oraz nałożenia na Prezesa URE publikacji rocznych zagregowanych danych o wielkości i strukturze tego rynku paliwowego w Polsce, przy czym należy rozważyć możliwość częściowego połączenia tej sprawozdawczości z miesięczną sprawozdawczością z produkcji i przywozu paliw realizowaną w oparciu o art. 43d Prawa energetycznego (jeśli dany dostawca spełnia przesłanki tej sprawozdawczości); 2) Prowadzenie jednego publicznego wykazu dostawców paliw lotniczych przez Prezesa URE na podstawie udzielonych koncesji paliwowych; 3) Objęcie nadzorem Prezesa URE stacji zakładowych, czyli infrastruktury paliwowej przeznaczonej do tankowania paliw ciekłych na użytek własny (np. stacje zakładowe na lotniskach użytku publicznego i lądowiskach); 4) Dołączenie Prezesa ULC do mechanizmu tzw. kontroli rozproszonych sektora paliw ciekłych, której istotę oddaje obowiązujący art. 23r Prawa energetycznego, w ramach którego różne organy kontrolujące wymagania określone w przepisach odrębnych (np. prawidłowość funkcjonowania lotniska) sprawdzają także inne podstawowe wymagania, jakie powinien wypełniać dany przedsiębiorca funkcjonujący na rynku paliw ciekłych (posiadanie koncesji paliwowej). 5) Określenie ogólnych warunków przeprowadzania operacji przeładunku paliw ze środka transportu paliw ciekłych do cysterny lotniskowej oraz zakres szkoleń, mając na względzie bezpieczeństwo i zdrowie ludzi oraz ochronę środowiska.	
--	--	---	--

4.	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN)	Uwaga ogólna – wzajemna relacja projektu UC 68 do projektu UC 28	Na wstępie należy podkreślić, iż transponowana do polskiego porządku prawnego w ramach projektu UC 28 dyrektywa RED II jest w wielu aspektach regulacją bazową dla rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Dotyczy to przede wszystkim wymagań stawianych paliwom kwalifikowanym jako zrównoważone paliwa lotnicze („SAF”), zarówno pod względem katalogu tych paliw, wymagań surowcowych, wymagań w zakresie kryteriów zrównoważonego rozwoju, ograniczeń emisji, czy zasad certyfikacji oraz raportowania. W punkcie 16 motywów rozporządzenia ReFuelEU Aviation prawodawca unijny wprost określił wzajemne relacje dyrektywy RED II oraz rozporządzenia ReFuelEU Aviation wskazując, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation stanowi lex specialis mające zastosowanie do transportu lotniczego, a dyrektywa RED II stanowi nadrzędne ramy. Wobec powyższego, bez pełnej transpozycji dyrektywy RED II ze skutkiem od 1 stycznia 2025 roku nie będzie możliwe stosowanie w Polsce rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Projekt UC 68 powinien odwoływać się bowiem do zasad wprowadzonych dla biokomponentów, innych paliw odnawialnych, czy paliw węglowych pochodzących z recyklingu, które są przedmiotem prac w ramach projektu UC 28. Należy także zachować spójność pomiędzy przepisami wprowadzanymi projektami UC 28 i UC 68, które są procedowane równolegle. Na dziś bowiem oba projekty wprowadzają do ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych takie same jednostki redakcyjne, np. Rozdział 3a, czy art. 21a, które w obu projektach dotyczą całkowicie odmiennych kwestii. Tytuł tego rozdziału powinien też odnosić się do zrównoważonych paliw lotniczych w liczbie mnogiej. Poza tym projekt UC 28 wprowadza do ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych możliwość rozliczania w ramach Narodowego Celu Wskaźnikowego biokomponentów, innych paliw odnawialnych, czy paliw węglowych pochodzących z recyklingu zawartych w paliwach lotniczych. Projekt UC 28 w dużej mierze dotyczy również zagadnień regulowanych w ramach projektu UC 68. Paliwa SAF będą bowiem stanowiły w praktyce biokomponenty, inne paliwa odnawialne, czy paliwa węglowe pochodzące z recyklingu zawarte w paliwach	Uwaga uwzględniona Jednostki redakcyjne skorygowano z uwzględnieniem rozwiązań zawartych w ustawie z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 303). Dokonanie tego na wcześniejszym etapie prac nie było możliwe z uwagi na zasady techniki legislacyjnej. Ponadto, dokonano uspoźnienia projektu ustaw pod względem merytorycznym – również w zakresie KZR oraz kryteriów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla biokomponentów, innych paliw odnawialnych czy ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu,
----	--	--	---	--

			lotniczych (przy czym w ramach prac nad projektem UC 28 należy dodatkowo odpowiednio dostosować definicję biokomponentów do projektowanej treści art. 23 ust. 1, uwzględniającej także paliwa lotnicze – zob. pkt 15 niniejszej Tabeli). Przykładem na niespójność obu projektów jest choćby projektowany w ramach UC 68 przepis art. 21b, zgodnie z którym paliwa, o których mowa w art. 3 pkt 7 lit. b rozporządzenia 2023/2405, spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b–28bc. Przede wszystkim wskazane kryteria zostaną zmienione projektem UC 28 i zostaną ujęte w ramach nowych jednostek redakcyjnych ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Co więcej, stosowne wymagania powinny zostać wprowadzone nie tylko dla biokomponentów, ale też dla pozostałych kategorii paliw SAF. Z opisanych wyżej względów, należy zachować całkowitą spójność pomiędzy rozwiązaniami obu procedowanych równolegle projektów. Dodatkowo, zwracamy uwagę, że także na poziomie unijnym są znaczne opóźnienia we wdrażaniu przewidzianych w unijnym prawie rozwiązań w zakresie chociażby Unijnej Bazy Danych (UDB) przewidzianej Dyrektywą RED II/rozporządzeniem ReFuelEU Aviation, która powinna być już narzędziem dostępnym dla dostawców paliw, a nadal nie jest w pełni funkcjonalna.	
	POPiHN	Definicja dostawcy paliwa lotniczego – art. 4 pkt 2 projektu, art. 2 ust. 1 pkt 42 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Projektowana w ramach art. 4 pkt 2 projektu UC 68 definicja dostawcy paliwa lotniczego jest wadliwa i wymaga wprowadzenia zmian. W naszej ocenie poszczególne postanowienia rozporządzenia ReFuelEU Aviation wskazują, że intencją prawodawcy unijnego było nałożenie obowiązków dostawcy paliwa lotniczego na podmioty, które sprzedają paliwo lotnicze bezpośrednio operatorom statków powietrznych w unijnych portach lotniczych i są stroną umów sprzedaży paliw zawartych z tymi operatorami. Wskazuje na to także poniższa interpretacja przedstawiona Ministerstwu Infrastruktury przez Komisję Europejską: „The interpretation of this definition should be in line with the intention of the ReFuelEU Aviation to supply	Uwaga częściowo uwzględniona Nadano definicji „dostawcy paliwa lotniczego” następujące brzmienie: „dostawca paliwa lotniczego – każdy podmiot w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Turcji, posiadający koncesję Prezesa

		an increasing amount of SAF in the fuel mix at Union airports. The parties identified as “aviation fuel suppliers” should therefore be entities which are in a position to influence the aviation fuel mix (e.g., volume and type of fuel) supplied to the Union airports, and should normally be the last entities selling the fuel (that hold the title/ownership of) to the aircraft operators at Union airports. Organisations that do not own the aviation fuel and that are only acting as an intermediary facilitating the process (e.g. handling the fuel) should not be identified as aviation fuel suppliers under ReFuelEU Aviation”. Dodatkowo, zwracamy uwagę, że powiązanie statusu dostawcy paliwa lotniczego z obowiązkami w zakresie akcyzy mogłoby spowodować wyłączenie spod kluczowego obowiązku wynikającego z rozporządzenia ReFuelEU Aviation podmiotów, które mają realny wpływ na wywiązanie się z tego obowiązku. Konieczne jest uwzględnienie funkcjonujących na polskim rynku lotniczym dwóch różnych modeli biznesowych dla dostaw paliw lotniczych. Rozporządzenie ReFuelEU Aviation odnosi się do definicji dostawcy paliwa zawartej w art. 2 akapit drugi pkt 38 Dyrektywy RED II, wskazując, że jest to podmiot dostarczający paliwo na rynek, który jest odpowiedzialny za zgłaszanie paliw organom podatkowym właściwym w zakresie akcyzy albo w przypadku energii elektrycznej lub gdy podatek akcyzowy nie jest należny, lub gdy jest to należycie uzasadnione każdy inny odpowiedni podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie. Obecnie w Polsce dostawy paliw lotniczych na lotniskach wykonywane są w dwojaki sposób: I. Właściciel paliw sam dostarcza paliwo intoplane swoimi środkami transportu – w tym modelu posiadacz paliwa jest jednocześnie jego właścicielem. II. Właściciel paliw sprzedaje paliwo (zawiera umowę, wystawia fakturę, przyjmuje płatność), a dostawa fizyczna odbywa się przez inny podmiot świadczący kompleksową usługę magazynowania i tankowania – w tym przypadku inny podmiot jest właścicielem, a inny posiadaczem paliwa dokonującym fizycznego wydania. Biorąc pod uwagę, iż podatek akcyzowy nakłada obowiązki na posiadaczy wyrobów akcyzowych, wymagane prawem podatkowym ew. rozliczenia akcyzy dokonywane są przez posiadacza paliw, czyli podmiot świadczący kompleksową usługę magazynowania i tankowania.	Urzędu Regulacji Energetyki na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi lub obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie co najmniej jednego z paliw lotniczych, który udostępnia je w wyniku dostarczenia samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym lub porcie lotniczym traktowanym jako unijny port lotniczy do celów rozporządzenia 2023/2405, znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”
--	--	---	--

			Mając na względzie zawartą w Dyrektywie RED II definicję, treść rozporządzenia ReFuelEU Aviation i całokształt obowiązków z nich wynikających i ciążących na dostawcach paliw, bardziej właściwe, przy konstruowaniu krajowej definicji „dostawcy paliw lotniczych”, wydaje się odwołać do podmiotów posiadających odpowiednie koncesje i dokonujących sprzedaży paliw lotniczych. Pozwoli to, w obu powyżej wskazanych modelach sprzedaży, nałożyć obowiązki na podmioty mające rzeczywiste możliwości decydowania o rodzaju paliw wprowadzanych do obrotu w unijnych portach lotniczych. Na możliwość zastosowania takiego podejścia pozwala także sama dyrektywa w uzasadnionych przypadkach, a takim niewątpliwie jest II z przedstawionych powyżej modeli dostaw paliw. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że obecnie większość wydań paliw dokonywana jest z zastosowaniem zwolnienia od akcyzy, a więc w rozumieniu tej definicji akcyza w ogóle nie jest należna. W świetle powyższego nie powinno budzić wątpliwości, że prawodawca unijny przewidział, iż modele sprzedaży paliw lotniczych mogą się różnić, a finalnie podmiotem zobowiązanym jako dostawca paliwa lotniczego powinien być ten podmiot, który ma realny wpływ na skład produktu dostępnego w unijnych portach lotniczych, zawiera umowy sprzedaży, określa cenę. Jest to szczególnie istotne również ze względu na okoliczność, że to ten podmiot dokonując sprzedaży czerpie zysk ze sprzedaży, a tym samym na tym podmiocie powinna ciążyć ewentualna odpowiedzialność za niewykonanie obowiązku zapewniania wymaganego udziału SAF w dostarczanych paliwach. Zasadnym jest przyjęcie, że dostawcą paliwa lotniczego jest inny podmiot niż ten podmiot, który realizuje wyłącznie usługę tankowania, czy obsługę akcyzową danej transakcji. Należy także zwrócić uwagę, że w definicji zawartej w Rozporządzeniu ReFuelEU Aviation dookreślono, że dostawca paliwa lotniczego to dostawca paliwa dostarczający paliwo lotnicze (...) w unijnym porcie lotniczym. W przeciwnym razie wystarczyłoby jedynie odwołać się do ogólnej definicji „dostawcy paliwa” z Dyrektywy RED II poprzez skonkretyzowanie rodzaju paliw jako paliw lotniczych. Dodatkowo, należy podnieść, że prawodawca unijny w sposób zamierzony przewidział w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation	
--	--	--	--	--

		odrębną kategorię podmiotów w postaci „podmiotu zajmującego się obsługą paliwa”, który jest zdefiniowany jako „dostawca usług obsługi naziemnej, który organizuje i prowadzi operacje tankowania i odtankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa, na rzecz operatorów statków powietrznych w unijnych portach lotniczych (...)”, a więc dopuścił powierzenie tej części procesu dostaw innemu podmiotowi niż dostawca paliwa lotniczego. Dlatego z projektu powinno wynikać w sposób niebudzący wątpliwości, że definicja dostawcy nie odnosi się do podmiotów zajmujących się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, które nie dokonują sprzedaży paliwa operatorowi statku powietrznego, a jedynie usługowo tankują paliwem statek powietrzny. Naszym zdaniem definicja zaproponowana w tabeli uwag spełnia te wymagania. Dodatkowo wskazujemy, że w naszej ocenie odwołanie się w definicji dostawcy paliwa lotniczego wyłącznie do koncesji na obrót paliwami ciekłymi oraz koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą jest niepełne, bo nie uwzględnia koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych. Jest to szczególnie istotne w przypadku dostawców paliw lotniczych, którzy są jednocześnie producentami paliw lotniczych. Uwzględniając konstrukcję koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, w ramach której następuje pierwsza sprzedaż paliwa ciekłego w przypadku producentów paliw lotniczych. W takim przypadku patrząc na rynek paliw ciekłych w Polsce przy takiej konstrukcji dostawcą paliw lotniczych nie byłiby producenci paliw lotniczych, którzy bezpośrednio sprzedają paliwa lotnicze dla operatorów statków powietrznych i nie dokonują tego w ramach koncesji na obrót paliwami ciekłymi (w tym z zagranicą). Dodatkowo wskazujemy, że odwołanie do koncesji z ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku Prawo energetyczne jest obecnie wystarczające, ale w przyszłości te koncesje mogą nie obejmować nowych rodzajów paliw lotniczych. Przy konstrukcji definicji paliwa lotniczego zwracamy również uwagę na ograniczenie w zakresie produktowym wyłącznie do paliwa lotniczego, jakim jest paliwo typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21. W naszej ocenie definicja	
--	--	--	--

		nie powinna ograniczać paliwa lotniczego tylko do tego rodzaju paliwa lotniczego i powinna mieć bardziej ogólny zakres tak jak to jest ujęte w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation. W perspektywie rozwoju zrównoważonych paliw lotniczych definicja nie obejmowałaby innych paliw lotniczych. Poza tym już na tym etapie pojawią się wątpliwości w zakresie klasyfikacji kodów CN dla tego rodzaju paliw lotniczych (w tym o kodzie CN 2710 19 21). W tym miejscu zwracamy jednocześnie uwagę, że przepisy dotyczące koncesji są niespójne jeżeli chodzi o definicję „dostawcy paliwa lotniczego”, a także projektowane zmiany w zakresie ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku Prawo energetyczne – odnosząc się do katalogu koncesji w zakresie paliw lotniczych stanowiących paliwa ciekłe. Jak wskazano powyżej definicja dostawcy paliwa lotniczego powinna być zbliżona do definicji z rozporządzenia ReFuelEU Aviation i powiązana z rozwiązaniami z projektu ustawy UC 28. Należy także rozważyć zastosowanie analogicznego podejścia do definicji „paliwa lotniczego”. dostawca paliwa lotniczego – każdy podmiot, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, posiadający w zakresie paliw lotniczych stanowiących paliwa ciekłe w rozumieniu art. 3 pkt 3b) Prawa energetycznego koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, który sprzedaje paliwo lotnicze operatorowi statku powietrznego, o którym mowa w art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405 lub podmiotowi traktowanemu jako operator statku powietrznego do celów rozporządzenia 2023/2405, w unijnym porcie lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405 lub porcie lotniczym traktowanym jako unijny port lotniczy do celów rozporządzenia 2023/2405, znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	
--	--	--	--

	POPiHN	Obliczanie udziałów minimalnych – art. 4 pkt 3 projektu, art. 21 d i 21 f ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405	Projektowany art. 21d ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zgodnie z którym udziały minimalne, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, liczone są według wartości opałowej, zmienia zasady wynikające z rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Z rozporządzenia tego wynika (por. art. 4 ust. 2 ReFuelEU Aviation), że udziały SAF są co do zasady wyliczane wagowo (w tonach), a jedynie w przypadku gdy w unijnym porcie lotniczym operatorom statków powietrznych udostępniany jest wodór dla lotnictwa zastosowanie znajduje wartość energetyczna. Zastosowanie zasady wprowadzonej projektem UC 68 w każdym przypadku może wywołać obawy, czy obowiązki danego dostawcy paliw lotniczych wynikające z rozporządzenia ReFuelEU Aviation zostały zrealizowane, w szczególności gdy właściwe informacje zostaną zaraportowane w ramach unijnej bazy danych. Sprawozdawczość dostawców paliw lotniczych przewidziana w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation również odnosi się do informacji o ilości paliwa lotniczego (art. 10 lit. a i b), w tym ilości SAF wyrażonej w tonach (obok wartości energetycznej z lit. e)). W przypadku wątpliwości, kwestia ta powinna zostać potwierdzona z prawodawcą unijnym przed wprowadzeniem odpowiednich przepisów prawa krajowego. Ponadto, w celu prawidłowego stosowania tych zasad wymagana jest transpozycja dyrektywy RED 2018/2001, która w załączniku III zawiera stosowne wartości energetyczne paliw do silników odrzutowych, jak np. - Hydrorafinowany (poddany termochemicznej obróbce wodorem) olej pochodzący z biomasy, służący jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych, - Paliwo do silników odrzutowych wytwarzane metodą Fischera-Tropscha (syntetyczny węglowodór lub mieszanka syntetycznych węglowodorów produkowanych z biomasy, służące jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych), - Oleje współprzetwarzane (przetwarzane w rafinerii jednocześnie z paliwem kopalnym) pochodzące z biomasy lub biomasy poddanej pirolizie, służące jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych, - Paliwo do silników odrzutowych (w wersji RED III), - Wodór ze źródeł odnawialnych i nieodnawialnych.	Uwaga uwzględniona W zakresie art. 21d i 21f – przepisy te zostały usunięte z projektu ustawy, zaś pozostałe zostały zmodyfikowane tak, żeby liczenie wymaganego udziału SAF odbywało się na podstawie masy, a nie wartości opałowej. Tylko w przypadku wykorzystania do realizacji celu wodoru dla lotnictwa, jego udział będzie liczony według wartości energetycznej. Załącznik III do dyrektywy RED II jest implementowany poprzez akt wykonawczy wydawany na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych zmienionej projektem UC28, który wchodzi w życie 1 kwietnia 2025 r. Zgodnie z informacjami pozyskanymi z Komisji Europejskiej wymagany rozporządzeniem 2023/2405 udział SAF należy liczyć według wagi, a nie według wartości opałowej.
--	--------	---	--	---

			Z tego powodu, rozporządzenie, o którym mowa w projektowanym art. 21f, powinno być elementem rozporządzenia zawierającego wartości energetyczne poszczególnych paliw na potrzeby ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, przewidzianego w ramach projektu UC 28 jako transpozycja wymagań dyrektywy 2018/2001. Wartości te będą potrzebne także na potrzeby realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Art. 21d Do celów obliczenia udziałów minimalnych, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, w przypadku gdy w unijnym porcie lotniczym operatorom statków powietrznych udostępniany jest wodór dla lotnictwa: a) wartości dotyczące wartości energetycznej wszystkich odpowiednich SAF i innych nośników energii to wartości, o których mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 23 ust. 3 (ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) oraz b) wartość energetyczną dostarczonego wodoru dla lotnictwa uwzględnia się zarówno w liczniku, jak i w mianowniku.	
	POPiHN	Realizacja udziału SAF przez paliwa syntetyczne – art. 4 pkt 3 projektu, art. 21e ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Zgodnie z projektowanym art. 21e w przypadku osiągnięcia wyższego udziału syntetycznego paliwa lotniczego niż wymagany w danym okresie sprawozdawczym, nadwyżkę zalicza się do osiągnięcia udziału SAF, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405. W naszej ocenie kwestia ta w ogóle nie powinna być przedmiotem regulacji w ramach projektu UC 68, gdyż zasady z tym związane wynikają wprost z rozporządzenia ReFuelEU Aviation, wiążą bezpośrednio i nie powinny być modyfikowane krajową ustawą. Ustawodawca unijny nie przewidział w tym zakresie luzu decyzyjnego dla państw członkowskich, a tym samym nie jest dopuszczalna zmiana w tym zakresie. Podkreślić bowiem należy, że dostarczone syntetyczne paliwa lotnicze w każdym przypadku zalicza się na poczet osiągnięcia udziału SAF, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405 (a nie tylko w przypadku osiągnięcia nadwyżki	Uwaga uwzględniona Projektowany art. 21e ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych został usunięty z projektu.

		udziału syntetycznego paliwa lotniczego ponad cel z rozporządzenia). Wynika to z definicji „zrównoważone paliwa lotnicze” („SAF”), które oznaczają paliwa lotnicze będące: a) syntetycznymi paliwami lotniczymi; b) biopaliwami lotniczymi; lub c) pochodzącymi z recyklingu węglowymi paliwami lotniczymi. Z faktu, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation ustanowiło też swoisty „podudział”, który jest dedykowany syntetycznemu paliwu lotniczemu nie wynika, że paliwo to nie może jednocześnie realizować celu ogólnego paliw SAF. Takie rozwiązania są znane też innym aktom prawnym, jak np. dyrektywa 2018/2001, która ustanawia dodatkowe udziały minimalne dla biokomponentów zaawansowanych, czy paliw RFNBO, które realizują także cel ogólny w zakresie udziału energii odnawialnej w transporcie. W świetle powyższego proponujemy usunięcie art. 21e.	
POPiHN	Dokumentowanie realizacji obowiązku - art. 4 pkt 4 projektu, art. 28ea ust. 2 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Projektowana w ramach art. 4 pkt 4 projektu UC 68 zmiana, w myśl której w art. 28ea ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy, w przypadku poświadczeń wystawianych dla biokomponentów: 1) wytworzonych w procesie współwodornienia; 2) wykorzystywanych przez dostawcę paliwa lotniczego do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405.” wymaga uprzedniej konsultacji z prawodawcą unijnym i systemami certyfikacji. Zasady te powinny dotyczyć wszystkich kategorii paliw SAF (tj. biokomponenty, inne paliwa odnawialne, paliwa węglowe pochodzące z recyklingu). Oczywiście jest to zmiana szczególnie istotna z punktu widzenia dokumentowania realizacji obowiązków przez poszczególne podmioty w ramach łańcucha dostaw (podmioty realizujące NCW, dostawcy paliwa	Uwaga wyjaśniona Projektowany przepis ma na celu umożliwić wystawianie poświadczeń przez podmioty realizujące NCW w przypadku dalszej sprzedaży biopaliwa lotniczego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 45 ustawy o biokomponentach na potrzeby realizacji obowiązków z rozporządzenia 2023/2405 - celem zapewnienia podmiotom znajdującym się w łańcuchu dostaw dokumentu potwierdzającego spełnienie KZR. Przepis nie dotyczy innych paliw odnawialnych czy paliw węglowych pochodzących z recyklingu. Dla tych paliw nie ma zakazu dla wystawiania poświadczeń więc nie ma potrzeby wprowadzania wyłączeń w tym zakresie. Projekt ustawy zapewnia możliwość zaliczenia SAF do realizacji NCW.

		lotniczego, operatorzy statków powietrznych realizujący wymagania systemu ETS). Jednak z posiadanych informacji wynika, że dotychczas nie ukształtowała się jednolita praktyka rynkowa w zakresie dokumentów potwierdzających realizację obowiązków, także w ramach uznanych systemów certyfikacji. Na dziś systemy certyfikacji nie wypracowały wytycznych w zakresie dokumentowania charakterystyki zrównoważoności dla biokomponentów w paliwach lotniczych (SAF) ani też wzorów dokumentów. Prowadzone są prace w tym zakresie. Na rynku natomiast funkcjonują dokumenty PoC (Proof of Compliance) wystawiane w referencji do poświadczeń (PoS). Zwracamy uwagę, że podmiot realizujący NCW powinien mieć możliwość zaliczenia danej partii paliwa SAF na poczet realizacji NCW, niezależnie od możliwości wystawienia odpowiednich, dopuszczonych na poziomie unijnym i systemów certyfikacji, dokumentów poświadczających właściwości paliwa SAF nabywcom takiego produktu, którzy nie realizują NCW, ale są zobowiązani realizować wymagania wynikające z rozporządzenia 2023/2405 lub systemu ETS.	
POPiHN	Przepisy dotyczące kar - art. 4 pkt 5 projektu, art. 33 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych Art. 1 pkt 5 projektu, art. 209un Prawa lotniczego	Projektowane w ramach art. 4 pkt 5 projektu UC 68 przepisy dotyczące kar powinny zostać dostosowane do ostatecznej wersji przepisów projektu UC 68, w tym uwzględniać konieczność wprowadzenia zmian w zakresie sposobu realizacji obowiązków, o których mowa w punkcie 3 powyżej (co do zasady sposób wagowy, a jedynie wyjątkowo energetyczny). Na dziś przepisy te odwołują się jedynie do wartości energetycznych/opałowych, co wydaje się niezgodne z art. 12 ReFuelEU Aviation. Dodatkowo, w przypadku paliw syntetycznych, rozporządzenie ReFuelEU Aviation w art. 12 przewiduje kary zarówno za niewypełnienie obowiązków określonych w art. 4 dotyczących udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych, jak również w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. – średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych. Jednocześnie, przy ustalaniu kary pieniężnej dotyczącej średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych państwa członkowskie	Uwaga częściowo uwzględniona Część dotycząca liczenia kar wagowo – wzory do obliczania kar zostały odpowiednio zmodyfikowane. Zasady określone w art. 12 rozporządzenia 2023/2405 są odzwierciedlone w projektowanych ust. 8c-8f artykułu 33 ustawy o biokomponentach. W odniesieniu do wskazanego braku spójności z przepisami dotyczącymi kar dla operatorów statków powietrznych wynika to z faktu, że w przypadku dostawców paliwa lotniczego zachodzi więcej zmiennych, które należy uwzględnić, np. różne cele dla SAF i paliw syntetycznych, potrzeba zapewnienia aby przy karze za brak paliw syntetycznych uniknąć podwójnego

		uwzględniają wszelkie kary pieniężne dotyczące udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych, którym to karom podlega już dany dostawca paliwa lotniczego w odniesieniu do danego okresu – zasady te mają na celu uniknięcia podwójnego karania. Zasady te powinny znaleźć odzwierciedlenie w projekcie UC 68. Poza tym przepisy projektu UC 68 posługują się kryterium średniej ważonej ceny określonego paliwa, podczas gdy w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation mowa o średniej cenie paliwa. Podobne podejście można zauważyć w ramach projektowanego art. 21a. Ponadto, przepisy dotyczące kar dla dostawców paliw lotniczych nie są spójne z przepisami dotyczącymi kar dla operatorów statków powietrznych. Przykładowo, wprowadzany do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze art. 209un. 1 przewiduje, że operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE, który narusza obowiązki określone w art. 5 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości dwukrotności kwoty wynikającej z iloczynu rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości paliwa lotniczego, określonej w sprawozdaniu za rok poprzedzający, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405/UE. Niewątpliwie należy zapewnić spójność podejścia w ramach całej nowelizacji. Należy też podkreślić, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation nie przewiduje oddzielnych kar za naruszenia, o których mowa w punktach 12, 14 i 15 dodawanych w art. 33 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zgodnie z którymi: 12) będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405 w odniesieniu do dostarczenia zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, na żądanie tego zarządzającego, w terminie określonym w żądaniu nie krótszym niż 7 dni, wszelkich niezbędnych informacji; 14) będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie zgłosił do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2023/2405, lub zgłosił je z przekroczeniem terminu, o którym mowa w tym przepisie; 15) będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2023/2405, lub wykonał ten obowiązek z	karania, czy przepis wskazujący na zwiększenie udziału SAF o brakujące w poprzednim okresie udziały. W związku z tym, aby zapewnić jednoznaczne stosowanie przepisów karnych zdecydowano o szczegółowym rozpisaniu sposobu obliczania kar. W odniesieniu do kar dodawanych w art. 33 ustawy o biokomponentach należy zauważyć, że projektowane kary mają służyć wykonaniu wszystkich obowiązków przewidzianych w rozporządzeniu 2023/2405. Brak kary w przypadku niewypełnienia któregoś z określonych w rozporządzeniu 2023/2405 obowiązków sprawiłby, że dany obowiązek stałby się niemożliwy do wyegzekwowania.
--	--	--	--

			przekroczeniem terminu, o którym mowa w tym przepisie;”. W naszej ocenie nie należy wprowadzać takich kar w ramach projektu UC 68. W tym kontekście należy mieć na uwadze, że unijna baza danych nadal nie została dostosowana do realizacji wymogów ReFuelEU Aviation i nie wiadomo, kiedy to nastąpi, choć pierwsze raportowanie w ramach art. 10 powinno zostać zrealizowane już do 14 lutego 2025 roku. Karanie dostawców paliw w takiej sytuacji byłoby szczególnie nieuzasadnione. Należy także podnieść, że budzi wątpliwości sformułowanie sankcji za niedostarczenie „wszelkich niezbędnych informacji” – określenie to jest ocenne, co stanowi „niezbędną informację”, a tym samym może prowadzić do faktycznego braku możliwości nałożenia kary w oparciu o ten przepis. Ponadto, wskazany w punkcie 12 powyżej 7-dniowy termin wydaje się zbyt krótki. Termin ten warto zastąpić sformułowaniem bez zbędnej zwłoki oraz doprecyzować, że przekazaniu podlegają te informacje, którymi dostawca paliwa lotniczego dysponuje. Kwota 10000 zł kary z tego tytułu powinna być górnym limitem kary (zmiany wzorem uwagi zaproponowanej w punkcie 8 poniżej). W rozporządzeniu ReFuelEU Aviation nie przewidziano też kary za naruszenie art. 9 ust. 3 rozporządzenia 2023/2405, które pojawia się dodatkowo w punkcie 13: 13) będąc dostawcą paliwa lotniczego, przekazał nieprawdziwe lub niepełne informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że proponowane brzmienie tej normy sankcyjnej jest niedostatecznie precyzyjne – uznanie, czy informacja jest niepełna ma charakter ocenny i subiektywny. Rozporządzenie ReFuelEU Aviation odnosi się do informacji wprowadzającej w błąd lub niedokładnej dotyczącej właściwości lub pochodzenia SAF, co wydaje się bardziej precyzyjnym ujęciem, jakie działania dostawcy powinny być penalizowane.	
	POPiHN	Art. 1 pkt 3 projektu	W projekcie przewidziano nietypowe domniemanie prawidłowej reprezentacji strony w postępowaniu, tj. operatora statku powietrznego. Choć intencja projektodawcy uproszczenia tego typu postępowania wydaje się być jasna, to jednak odstąpienie	Uwaga wyjaśniona Jak wskazano w uzasadnieniu do projektowanej zmiany ustawy - Prawo lotnicze, większość wniosków będzie składana przez

		(zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	od zasady postępowania administracyjnego, zgodnie z którą to organ bada, czy strona postępowania jest należycie reprezentowana wydaje się z perspektywy bezpieczeństwa obrotu prawnego budzić pewne wątpliwości. Kwestia ta powinna zostać ponownie przeanalizowana przez projektodawcę.	podmioty zagraniczne, a liczba podmiotów mogących ubiegać się o tymczasowe zwolnienie ma charakter ograniczony. Proponowane rozwiązanie uwzględnia specyfikę rynku lotniczego i profesjonalizm podmiotów składających wnioski. Proponowane rozwiązanie już istnieje w ustawie – Prawo lotnicze np. w art. 194 ust. 4. Dodatkowo, uwaga została złożona przez podmiot, którego wskazane przepisy nie dotyczą. Żaden podmiot będący adresatem tego przepisu, tj. operator statku powietrznego, nie złożył uwagi do proponowanego art. 66e ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze. Projektodawca nie zidentyfikował problemów, o których mowa w zgłoszonej uwadze.
	POPiHN	Art. 1 pkt 5 projektu (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	1) Projektowany przepis nadaje zarządzającemu lotniskiem prawo do wyznaczenia terminu na dostarczenie „wszelkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405/UE”. Tymczasem cyt. akt prawny wskazuje jedynie, że informacje te podlegają „na żądanie” przekazaniu, jednak nie w wyznaczonym przez organ zarządzający unijnym portem lotniczym terminie, ale „bez zbędnej zwłoki” (without undue delay). W konkretnych przypadkach te terminy mogą być znacząco różne, zarówno na korzyść, jak też na niekorzyść obowiązanego podmiotu. Warto doprecyzować, że przekazaniu podlegają te informacje, którymi podmiot dysponuje. Warto to podkreślić w kontekście obligatoryjności („Prezes Urzędu wymierza...” – proj. art. 209un ust. 8) kar za nieprzekazanie „wszelkich niezbędnych” informacji. 2) Projekt ustanawia również dla określonych w tym przepisie podmiotów karę za nieprzekazanie wszelkich niezbędnych informacji w wysokości 10 000 zł. Sztywna kwota kary stoi w sprzeczności z zasadami jej wymierzania, przewidzianymi w art. 209w ust. 2 Prawa lotniczego, gdzie mowa jest braniu pod uwagę okoliczności wpływających na jej wymiar. Z tego względu	Uwaga częściowo uwzględniona. Do ustawy – Prawo lotnicze został dodany przepis materialny (art. 66h) wskazujący na obowiązek dostarczenia danych przez podmiot zajmujący się obsługą paliw, operatora statku powietrznego oraz zarządzającego unijnym portem lotniczym w terminie nie krótszym niż 21 dni. Wymiar kary pieniężnej, o której mowa w projektowanym art. 209un ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze, będzie wynosił do 10 000 zł. W art. 209w ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze zostało dodane odesłanie do projektowanego art. 209un ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze. Uzupełniono uzasadnienie o wskazanie katalogu informacji jakie podmiot powinien przekazać zarządzającemu unijnym portem lotniczym.

			należy przyjąć, że 10 000 zł jest górnym poziomem możliwej do nałożenia kary. 7. Podmiot zajmujący się obsługą paliw lub operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE na żądanie zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, nie dostarczy temu zarządzającemu lotniskiem bez zbędnej zwłoki posiadanych informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.	
	POPiHN	Art. 1 pkt 5 projektu (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	Projektowane brzmienie przepisu nie jest dostatecznie precyzyjne. Nie obejmuje stanu faktycznego, w którym operator statku powietrznego nie tylko nie uzupełnił paliwa lotniczego zgodnie z art. 5 ust. 1, ale także nie złożył sprawozdania, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Niezłożenie sprawozdania przez taki podmiot czyni przepisy o sposobie wyliczenia wysokości kary niezdatnymi do zastosowania. Tym samym w takim przypadku kara pieniężna powinna mieć charakter ryczałtowy lub zmienny uzależniony np. od przychodów wykazanych w sprawozdaniu finansowym. Zwracamy także uwagę, że przepis sankcyjny odnosi się do art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, w którym przewidziany jest jeden obowiązek operatorów statków powietrznych dotyczący tankowania (uzupełniania) paliwa (zob. także tytuł tego artykułu). Art. 209un. 1. Operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE, który narusza obowiązek określony w art. 5 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości dwukrotności kwoty wynikającej z iloczynu rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości paliwa lotniczego, określonej w	Uwaga nieuwzględniona Kara za niezłożenie sprawozdania, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia została określona w projektowanym art. 209un ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze. Art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405/UE wskazuje, że państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statku powietrznego niewypelniający obowiązków określonych w art. 5 podlegał karze pieniężnej. Propozycja nowego brzmienia art. 209un ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze nie została uwzględniona. Rozporządzenie nr 2023/2405/UE wskazuje na naruszenie obowiązków.

			sprawozdaniu za rok poprzedzający, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405/UE.	
	POPiHN	Uwaga ogólna – wsparcie rozwoju SAF oraz niedojrzałość rynku, niedostępność surowca do produkcji	Branża paliw SAF, w tym paliw syntetycznych, jako wąska dziedzina energetyki wymaga unikatowej wiedzy, a będąc technologią wciąż na wczesnym etapie rozwoju potrzebuje, poza wsparciem finansowym, także dostosowanych regulacji. Wydaje się że konstrukcja niektórych przepisów projektu ustawy wymaga optymalizacji i dialogu, bez których produkcja oraz wdrożenie zrównoważonych paliw lotniczych w Polsce może się opóźnić, a część projektów nie dojść do skutku. Celowe jest uwzględnienie art. 12 ust. 10 Rozporządzenia ReFuelEU Aviation w polskim prawie i docelowe przeznaczenie środków z kar wynikających z Rozporządzenia na rozwój produkcji zrównoważonych paliw lotniczych. Niemniej, przynajmniej na początku, będą to środki niewspółmierne do potrzeb wsparcia rozwoju produkcji SAF, a w szczególności paliw syntetycznych. Postulujemy uruchomienie dodatkowego finansowania rozwoju produkcji SAF, w tym paliw syntetycznych w Polsce, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa paliwowego kraju i pomoże w wypełnieniu celów regulacyjnych Rozporządzenia oraz zapewni ekologiczne paliwo na polskich lotniskach. W celu rozwoju produkcji paliw syntetycznych w Polsce, konieczne jest zapewnienie odpowiednich wolumenów substratu do ich produkcji, jakim jest wodór RFNBO. Wodór RFNBO, poza celami transportowymi, jest niezbędny również do spełnienia celów przemysłowych RED III. Oznacza to zapotrzebowanie na duże wolumeny wodoru RFNBO, którego kryteria produkcji są nadmiernie ambitne. Produkcja wodoru RFNBO, jak i paliw syntetycznych, wymaga zapewnienia odpowiednich, dedykowanych źródeł OZE o znacznej mocy. Dla zachowania spójności regulacyjnej i strategii, należy równolegle zapewnić odpowiednie wsparcie regulacyjne i finansowe dla produkcji wodoru RFNBO i dedykowanych jego produkcji źródeł OZE. Bez tego produkcja syntetycznych paliw lotniczych będzie utrudniona w terminach wskazanych przez rozporządzenie ReFuelEU Aviation.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga poza zakresem przedmiotowym projektu. Należy zauważyć, że projektowany art. 3 pkt 4 lit. a zakłada, że wpływy z kar przeznacza się na dofinansowanie przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405 oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw. Zgodnie z projektem programy na te cele będzie sporządzać NFOŚiGW (art. 3 projektu).

	POPiHN	Art. 6 projektu	Art. 6 projektowanej ustawy zakłada, że pierwsze ogłoszenie średniej ważonej ceny syntetycznych paliw lotniczych odbędzie się do dnia 30 czerwca 2031 r. za rok 2030 r., co jest terminem znacznie utrudniającym podjęcie decyzji inwestycyjnych przez dostawców tych paliw. Średnia ważona cena syntetycznych paliw lotniczych, a tym samym potencjalny poziom kar za niespełnienie celów regulacyjnych, powinny być znane przynajmniej 3-4 lata przed pierwszym okresem obowiązywania celów regulacyjnych tj. w latach 2026/2027 tak, aby dostawcy paliw mogli podjąć finalne decyzje inwestycyjne w zakresie budowy instalacji produkcji paliw syntetycznych z uwzględnieniem pełnego obrazu co do przyszłych kar. W przypadku NCW, kara dla biopaliw znana jest już dzisiaj i na jej podstawie wiadomo, jaki efekt ekonomiczny nastąpi, gdy dostawca paliw nie wybuduje instalacji i nie dostarczy wolumenów na rynek. W przypadku braku na rynku transakcji w zakresie paliw syntetycznych należałoby oprzeć się na prognostycznych danych w zakresie produkcji paliw syntetycznych, dzięki czemu inwestorzy znalazłby realne poziomy kar w przypadku niedostarczenia na rynek SAF i paliw syntetycznych.	Uwaga kierunkowo uwzględniona Ceny syntetycznych paliw lotniczych będą obwieszczone począwszy od pierwszego roku obowiązywania projektowanej ustawy. Ceny będą oparte o raport EASA. W tym miejscu należy zauważyć, że obwieszczone ceny będą uwzględniały sytuację z roku poprzedniego, co oznacza że kary za dany rok sprawozdawczy (N) będą uwzględniały ceny sprzed dwóch lat (N-2). Wynika to z podejścia przedstawionego przez KE, które kładzie nacisk na przewidywalność kar - jeszcze przed rozpoczęciem danego okresu sprawozdawczego podmioty mają wiedzieć jakie będą potencjalne kary, co w praktyce oznacza wymierzanie kar opartych na cenach 2 lata wstecz.
	POPiHN	Art. 4 pkt 3 projektu, (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	W przypadku braku wprowadzenia do obrotu SAF i syntetycznych paliw lotniczych, przyjęcie jako ich cen wartości publikowanych przez EASA (w domyśle średnich cen dla całej UE), może nie odzwierciedlać kosztów dostarczenia, a przede wszystkim wytworzenia tych paliw w kraju. Może to powodować w szczególności brak sygnału inwestycyjnego w produkcję krajową takich paliw, co spowoduje zmniejszenie krajowego bezpieczeństwa paliwowego. Proponujemy oparcie się na prognozach kosztów produkcji w kraju lub regionie, które oddadzą realne koszty i cenę rynkową takich paliw.	Uwaga nieuwzględniona Projektowany art. 28yb ustawy o biokomponentach (wcześniej art. 21a) wskazuje na oparcie ogłaszanych cen na podstawie corocznego raportu EASA. Takie podejście zostało pośrednio wskazane przez Komisję Europejską – robocze wytyczne dotyczące stosowania kar. Warto zauważyć, że ogłaszane średnie ceny mają służyć obliczaniu wysokości kar za niewykonanie obowiązku wskazanego w rozporządzeniu 2023/2405, nie zaś odzwierciedlaniu sytuacji na rynku.
	POPiHN	Art. 1 pkt 1 projektu	Projektowane przepisy w sposób niekonsekwentny odwołują się raz do terminologii ReFuel Aviation - np. właśnie w projektowanym art. 21 ust. 2 pkt 29, a innym razem - np. w	Uwaga uwzględniona

		(zmiana ustawy - Prawo lotnicze)	przepisach karnych nowego art. 209un - do siatki pojęciowej Prawa lotniczego (zarządzający lotniskiem, będącym unijnym portem lotniczym). Należy także zwrócić uwagę na niekonsekwentnie używane pojęcie „operatora statku powietrznego”. W Prawie lotniczym nie ma aktualnie definicji "operatora statku powietrznego". Nawiązanie do operatora statku powietrznego w rozumieniu ReFuelEU Aviation jest tylko w art. 21, ale ten dotyczy wyłącznie obowiązków Prezesa ULC. Z kolei w przepisie karnym - nowym art. 209un jest mowa o operatorze statku powietrznego objętym rozporządzeniem ReFuelEU Aviation. Dlatego zwracamy uwagę, że siatka pojęciowa stosowana w projekcie ustawy wymaga uporządkowania.	W każdym przypadku, w którym jest mowa o operatorze statku powietrznego doprecyzowano, że jest to operator w rozumieniu art. 2 ust. 3 albo art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405.
	POPiHN	Art. 1 pkt 3 projektu (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	Zwracamy uwagę na nieprawidłową systematykę projektowanych przepisów. Wskazane przepisy umiejscowiono w rozdziale "Eksploatacja lotnisk". Choć art. 66c i 66d dotyczą lotnisk, a konkretnie portów lotniczych użytku publicznego wykorzystywanych do lotów handlowych, o tyle art. 66e i nast. odwołują się do art. 5 ReFuelEU Aviation, czyli obowiązku nałożonego na operatorów statków powietrznych dotyczącego tankowania paliwa, a więc związane są z eksploatacją statku powietrznego, a tym kwestiom dedykowany jest inny dział Prawa lotniczego. Jednocześnie istota przepisów ReFuelEU Aviation skupia się na działalności gospodarczej w lotnictwie - warunkach działania dla zrównoważonego transportu lotniczego poprzez tankowanie statków powietrznych paliwem typu SAF. Proponujemy uproszczenie przepisów i rozważenie przeniesienia regulacji z projektowanych art. 66c-66g do nowego rozdziału albo działu np. "Tankowanie w unijnych portach lotniczych".	Uwaga nieuwzględniona W celu czytelności przepisów dotyczących stosowania rozporządzenia 2023/2405 i tego, że co do zasady dotyczą one lotnisk pozostawiono przepisy w dotychczas zaproponowanym miejscu ustawy – Prawo lotnicze. Ostateczne dopracowanie projektu pod względem legislacyjnym i redakcyjnym nastąpi na etapie jego rozpatrzenia przez komisję prawniczą.
	POPiHN	Uwaga związana z procedowanym równolegle projektem UC 28	Zgodnie z projektowanym w UC28 art. 23 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych: „Podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy jest obowiązany do zapewnienia w danym roku kalendarzowym co najmniej minimalnego udziału innych paliw odnawialnych, ciekłych lub gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub biokomponentów zawartych w paliwach, paliwach lotniczych i paliwach	Uwaga wyjaśniona. Uwaga uwzględniona w ramach prac nad projektem ustawy UC28.

		(zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	żeglugowych stosowanych we wszystkich rodzajach transportu (...).”. Przykładowo jeśli chodzi o paliwa lotnicze, to zgodnie z tym przepisem liczony będzie udział innych paliw odnawialnych, tzw. paliw RCF dla lotnictwa oraz biokomponentów zawartych w paliwach lotniczych. Definicja „biokomponentów” w projektowanym art. 1 pkt 3 lit. c projektu UC28 jest wobec tego zbyt wąska, bowiem ogranicza się do produktów „wytworzonych z przeznaczeniem do: wytwarzania paliw lub mieszania z kopalnymi odpowiednikami biokomponentu lub zastąpienia ich w całości – w przypadku biokomponentów gazowych”. Definicja legalna „paliw” nie uwzględnia ani paliw lotniczych ani paliw żeglugowych. Ponadto, wobec faktu, iż biokomponenty wytwarzane do komponowania z konwencjonalnymi paliwami lotniczymi lub paliwami żeglugowymi muszą spełniać rygorystyczne normy międzynarodowe, w art. 22 ust. 1 ustawy należy wyłączyć je spod zakresu wymagań jakościowych określonych w przepisach wykonawczych do ustawy. Dodanie w definicji „biokomponentów” z ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych po wyrazach „wytwarzania paliw” wyrazów „paliw lotniczych i paliw żeglugowych”. Dodatkowo proponujemy rozszerzenie wyłączenia z art. 22 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych w brzmieniu zaproponowanym w projekcie UC28 (które to wyłączenie uwzględnia już biokomponenty gazowe): „Biokomponenty, z wyłączeniem biokomponentów wytwarzanych w procesie współwodornienia, biokomponentów gazowych oraz biokomponentów do paliw lotniczych i paliw żeglugowych, wprowadzane do obrotu lub wykorzystywane do wytwarzania paliw powinny spełniać wymagania jakościowe potwierdzone certyfikatem jakości wydanym przez akredytowane jednostki certyfikujące”.	
--	--	---	--	--

5.	Jet Story	Art. 1 ust. 3 projektu (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	Dodać możliwość doręczenia decyzji administracyjnej poprzez skrzynkę ePuap.	Uwaga wyjaśniona Kwestie doręczeń w postępowaniu administracyjnym reguluje – Kodeks postępowania administracyjnego (art. 39). Zagadnienia doręczeń drogą elektroniczną określone są w art. 93 Kpa – proponowany przepis określa fakultatywną możliwość doręczenia pism w postępowaniu administracyjnym, jeżeli taka informacja znajdzie się we wniosku. Proponowane rozwiązanie funkcjonuje już w ustawie - Prawo lotnicze.
	Jet Story	Art. 1 pkt 5 (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	Przepis określa wysokość kary za naruszenie obowiązku wynikającego z art. 5 rozporządzenia 2023/2405/UE, lecz zarówno rozporządzenia, jak i projektowana zmiana do ustawy prawo lotnicze nie określa terminu dla organu, w jakim ta kara może zostać nałożona od momentu uzyskania sprawozdania od operatora. Zgodnie z ust. 3 art. 209um postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej może zostać umorzone po udowodnieniu zaistnienia okoliczności z art. 12 ust. 2 rozporządzenie 2023/2405/UE. Żeby jednak móc przekazać dowody musi być zachowana dokumentacja z danego lotu. Standardowo, zgodnie z rozporządzeniem 965/2012 (przepis ORO.MLR.115), dokumenty z lotu muszą być przechowywane przez 3 miesiące. Brak określenia terminu, w którym organ może nałożyć karę od momentu powzięcia informacji o naruszeniu (czyli od momentu otrzymania sprawozdania) sprawia, że operator musi przechowywać szereg informacji przez nieskończenie długi okres czasu. Proponujemy dodać informację, że kara może zostać nałożona w terminie do 6 miesięcy od momentu złożenia sprawozdania.	Uwaga częściowo uwzględniona Jak wskazano w Wytycznych interpretacyjnych dotyczących stosowania zwolnień, o których mowa w art. 5 rozporządzenia 2023/2405, na mocy rozporządzenia na operatorach statków powietrznych spoczywa ciężar dowodu w zakresie uzasadnienia właściwym organom i EASA zgodności z wymogami określonymi w art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2023/2405. W związku z tym operatorzy statków powietrznych muszą ocenić, jak długo należy przechowywać odpowiednie dokumenty uzasadniające, z uwzględnieniem takich aspektów jak możliwe postępowania administracyjne lub sądowe. Najlepiej, aby operatorzy statków powietrznych przechowywali dokumenty uzasadniające przez co najmniej 4 lata (tj. rok sprawozdawczy + 3 lata przechowywania danych). Okres ten może być różny w poszczególnych państwach członkowskich, ponieważ krajowe zasady egzekwowania mające zastosowanie do tego sektora mogą przewidywać różne terminy. Podczas ustanawiania przepisów dotyczących kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń rozporządzenia określonych w art. 12 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405 państwa członkowskie powinny uwzględnić zawarte w niniejszej sekcji zalecenie dotyczące przechowywania danych. W związku z tym w ustawie – Prawo lotnicze został dodany art. 66f ust. 3.

	Jet Story	art. 1 pkt 5 (zmiana ustawy – Prawo lotnicze)	Rażąca dysproporcja w wysokościach kar dla różnych podmiotów. Operator lotniczy za niedostarczenie sprawozdania może podlegać karze do 100 000 zł, natomiast inne podmioty, jak wskazano w ust. 5-7, za niepodjęcie działań mają kary w wysokości 10 000 lub 50 000 zł. Oczywiście rozumiemy, że w przypadku operatora występuje słowo „do” co oznacza, że kara może być mniejsza, jednak nie wskazano żadnych obiektywnych kryteriów na których może się opierać zróżnicowanie wielkości kary. Proponujemy ujednolicić wysokość nakładanych kar lub wskazać dla operatorów obiektywne kryteria, które pozwolą zróżnicować wysokość kary.	Uwaga częściowo uwzględniona Zaproponowany wymiar kar pieniężnych spełnia warunki określone wskazane w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE, tj. kary mają być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Jednocześnie w projektowanym art. 209w ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze zostało dodane odesłanie do art. 209un ust. 5, 6 i 7 ustawy – Prawo lotnicze.
6.	Unimot Aviation	Uwaga ogólna	W ocenie Spółki, kluczowym zagadnieniem do rozstrzygnięcia w niniejszym procesie legislacyjnym jest odpowiedź na pytanie o kształt krajowych regulacji dotyczących obrotu paliwami ciekłymi w kontekście poszczególnych obowiązków regulacyjnych, zarówno tych które już są realizowane – ale również tych, które mają zostać wprowadzone w najbliższych miesiącach i latach w związku z obowiązkiem implementacji przepisów UE. W największym uproszczeniu - na gruncie regulacji UE dot. obrotu paliwami ciekłymi, większość obowiązków o charakterze regulacyjnym została powiązana z systemem i konstrukcjami wynikającymi z mechanizmów podatku akcyzowego. Zatem obowiązki regulacyjne realizować mają te podmioty, które odpowiadają za podaż paliw na gruncie systemu akcyzy, czyli za rozliczenie podatku akcyzowego. Dotyczy to m.in. tzw. obowiązków BIO [OZE w transporcie], tj. obowiązków przewidzianych m.in. w dyrektywie RED 2 oraz RED 3 (którym w krajowym porządku prawnym odpowiada m.in. obowiązek realizacji tzw. Narodowego Celu Wskaźnikowego). Zgodnie z art. 25(1) dyrektywy RED 2 – przewidziane w niej obowiązki dotyczące paliw transportowych - Każde państwo członkowskie nakłada na dostawców paliw [...]. Przy tym, zgodnie z art. 2 pkt 38 dyrektywy RED 2: 38) „dostawca paliwa” oznacza podmiot dostarczający paliwo na rynek, który jest odpowiedzialny za zgłaszanie paliw organom podatkowym właściwym w zakresie akcyzy albo w przypadku	Uwaga nieuwzględniona Definicja dostawcy paliwa w dyrektywie 2018/2001 nie stanowi katalogu zamkniętego. Sformułowana w projekcie definicja ma wykluczyć interpretację zakładającą, że tylko podmiot zobowiązany do opłaty akcyzy spełnia definicję dostawcy paliwa lotniczego. Jest to spowodowane tym, że przyjęcie kryterium odpowiedzialności zgłoszenia paliw organom podatkowym może prowadzić do uniknięcia realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405, ponieważ obrót paliwem lotniczym na podstawie stosownej koncesji nie musi powodować objęcia ww. obowiązkiem podatkowym. Definicja „dostawcy paliwa lotniczego” przedstawiona w projekcie nie narusza prawa unijnego i jest zgodna z Dyrektywą RED – do której odnosi się Rozporządzenie 2023/2405.

			energii elektrycznej lub gdy podatek akcyzowy nie jest należny, lub gdy jest to należycie uzasadnione każdy inny odpowiedni podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie; Do tej też regulacji odwołuje się samo rozporządzenie ReFuelEU Aviation – zgodnie z art. 3 pkt 19 tego rozporządzenia: „dostawca paliwa lotniczego” oznacza „dostawcę paliwa” zdefiniowanego w art. 2 akapit drugi pkt 38 dyrektywy (UE) 2018/2001, dostarczającego paliwo lotnicze lub wodór dla lotnictwa w unijnym porcie lotniczym; To właśnie na tym statusie - ReFuelEU Aviation osadza obowiązek realizacji minimów dot. paliw SAF – por. art. 4 ust. 1, w świetle którego: 1. Z zastrzeżeniem art. 15 dostawcy paliw lotniczych zapewniają udziały minimalne SAF, w tym udziały minimalne syntetycznego paliwa lotniczego, w całym paliwie lotniczym udostępnianym operatorom statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym, zgodnie z wartościami i datami rozpoczęcia stosowania określonymi w załączniku I. Bez uszczerbku dla tych udziałów minimalnych dostawcy paliw lotniczych zapewniają również co najmniej średnie udziały syntetycznego paliwa lotniczego w całym paliwie lotniczym udostępnianym operatorom statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. oraz od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., zgodnie z wartościami określonymi w załączniku I. Analogiczną konstrukcją posługuje się dotychczasowa tzw. dyrektywa FQD [Fuel Quality Directive], która w zakresie mechanizmu redukcji emisji CO₂ [w Polsce – Narodowy Cel Redukcyjny] w art. 2 pkt 8 definiuje dostawcę paliw jako: 8) »dostawca« oznacza podmiot odpowiedzialny za zgłaszanie paliw lub energii organom odpowiedzialnym za naliczanie podatku akcyzowego lub, jeżeli nie jest należny podatek akcyzowy, każdy inny odnośny podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie; Dyrektywa ta przewidywała w art. 7a: 1. Państwa członkowskie wyznaczają dostawcę lub dostawców odpowiedzialnych za monitorowanie i sprawozdawczość dotyczące emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia w przeliczeniu na jednostkę energii uzyskanej z paliw i energii dostarczonej. W przypadku dostawców energii elektrycznej wykorzystywanej w pojazdach drogowych państwa członkowskie zapewniają, że dostawcy ci mogą dokonać wyboru	
--	--	--	---	--

		o przyczynianiu się do spełniania obowiązku ograniczania emisji, określonego w ust. 2, jeżeli są oni w stanie odpowiednio mierzyć i monitorować energię elektryczną dostarczoną z przeznaczeniem na stosowanie w tych pojazdach. Co jednak jeszcze bardziej istotne, na podobnym mechanizmie opiera się podlegająca implementacji dyrektywa EU ETS 2. Zgodnie z pkt (78) preambuły do EU ETS 2: (78) Podmioty objęte regulacją w sektorze budowlanym, sektorze transportu drogowego i sektorach dodatkowych oraz punkt regulacyjny należy określić zgodnie z systemem podatku akcyzowego przewidzianym w dyrektywie Rady (UE) 2020/262 (27), wraz z koniecznymi dostosowaniami, ponieważ w drodze tej dyrektywy ustanowiono już solidny system kontroli w odniesieniu do wszystkich ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji do celów płatności podatków akcyzowych. Konsumenci końcowi paliw w tych sektorach nie powinni podlegać obowiązkom przewidzianym w dyrektywie 2003/87/WE. Oraz odpowiednio wprowadzanym art. 3 pkt ae): »podmiot objęty regulacją« do celów rozdziału IVa oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, z wyjątkiem każdego konsumenta końcowego paliw, która angażuje się w działalność, o której mowa w załączniku III, i należy do jednej z następujących kategorii: (i) w przypadku gdy paliwo przechodzi przez skład podatkowy określony w art. 3 pkt 11 dyrektywy Rady (UE) 2020/262 (*6), uprawniony prowadzący skład podatkowy określony w art. 3 pkt 1 tej dyrektywy zobowiązany do zapłaty podatku akcyzowego, który stał się wymagalny zgodnie z art. 7 tej dyrektywy; (ii) jeżeli ppkt (i) niniejszej litery nie ma zastosowania, każda inna osoba zobowiązana do zapłaty podatku akcyzowego, który stał się wymagalny zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2020/262 lub art. 21 ust. 5 pierwszy akapit dyrektywy Rady 2003/96/WE (*7) w odniesieniu do paliw objętych zakresem rozdziału IVa niniejszej dyrektywy; (iii) jeżeli ppkt (i) i (ii) niniejszej litery nie mają zastosowania, każda inna osoba, którą muszą zarejestrować odpowiednie właściwe organy państwa członkowskiego w celu objęcia jej zobowiązaniem do zapłaty podatku akcyzowego, w tym każda osoba zwolniona z obowiązku podatku akcyzowego, o której mowa w art. 21 ust. 5 akapit czwarty dyrektywy 2003/96/WE; (iv) jeżeli ppkt (i), (ii) i (iii) nie mają zastosowania, lub jeżeli	
--	--	--	--

		kilka osób jest solidarnie zobowiązanych do zapłacenia tego samego podatku akcyzowego, każda inna osoba wyznaczona przez państwo członkowskie; Tym samym – można podsumować, iż całościowo system prawa unijnego, łączy z perspektywy podmiotowej obowiązki regulacyjne ze statusem akcyzowym podmiotu obowiązującego do zapłaty akcyzy. Tymczasem dotychczas, w Polsce zdecydowano się na zupełnie inny kierunek systemowy. Wprowadzono bowiem system koncesjonowania działalności w zakresie paliw ciekłych oraz powiązano obowiązki regulacyjne (w tym NCW, bioblending, NCR a następnie obowiązki w zakresie efektywności energetycznej, nie ze statusem podatnika akcyzy, ale z odpowiednią koncesją (OPZ lub WPC) lub wpisem do Rejestru Podmiotów Przywożących). Tym samym, odmiennie niż w prawie UE, w Polsce nacisk zarówno w zakresie przyznawania uprawnień, jak i w zakresie nadzoru, weryfikacji i realizacji obowiązków regulacyjnych nałożono na podmioty OPZ i WPC, a nie na podmioty akcyzowe (w tym zwłaszcza – nie na operatorów składów podatkowych). Powyższe już powoduje, i będzie powodowało coraz poważniejsze sprzeczności w krajowych przepisach, względem regulacji unijnych, a polski prawodawca zostanie postawiony przed koniecznością wyboru, czy mnożyć te niespójności (zwłaszcza w kontekście omawianej implementacji ReFuelEU Aviation oraz zbliżającej się EU ETS 2, czy jednak przebudować tenże system i dostosować go całościowo do wymogów UE). Dodać w tym miejscu wypada, że o ile dotychczas w zakresie obowiązków BIO oraz FQD, można było teoretycznie rozważać, czy faktycznie system krajowy jest niezgodny z przepisami RED 2 oraz RED 3, jak również FQD, jako że akty te miały charakter dyrektyw, a więc Państwa członkowskie mają pewną swobodę w doborze środków przy implementacji regulacji, o tyle omawiany Projekt wprowadza regulacje ReFuelEU Aviation, które mają formę rozporządzenia PE i Rady EU, a więc co do zasady obowiązują bezpośrednio. Tym samym, jeśli Projekt nałoży omawiane obowiązki na podmioty inne, niż nakazuje to samo rozporządzenie, będzie to stanowiło złamanie regulacji UE, a	
--	--	---	--

			jednostki w tym podmioty gospodarcze będą mogły się na tę niezgodność powoływać i nie realizować omawianych obowiązków. Wydaje się zatem, iż omawiany Projekt jest ostatecznym momentem, kiedy krajowy system można jeszcze doprowadzić do stanu zgodnego z wymaganiami EU. Wymaga to jednak nie tylko prawidłowej implementacji omawianego rozporządzenia, ale również modyfikacji podmiotowych systemów regulacyjnych już w Polsce funkcjonujących.	
	Unimot Aviation	Uwaga ogólna	Dobitnie opisana powyżej niezgodność widoczna jest przy zestawieniu obowiązujących już obecnie regulacji ustawy BIO, procedowanej obecnie jej nowelizacji implementującej dyrektywę RED 2 (oznaczonej UC 28). Jak już wspomniano, dotychczasowe regulacje ustawy BIO nakładają obowiązek realizacji NCW na tzw. „pierwszą podaż krajową” paliw, czyli w uproszczeniu na podmioty OPZ i WPC. Podmioty te, nie mają najczęściej statusów podatników akcyzy (np. dokonują przywozu paliw do usługowych składów podatkowych), w związku z czym podmiot, który dokona przywozu SAF i będzie zainteresowany zaliczeniem ich do własnych celów (m.in. do NCW oraz tzw. obowiązku advanced biofuels) – nie będzie podmiotem, który w dalszej kolejności będzie realizował obowiązki regulacyjne w zakresie SAF wynikające z ReFuelEU Aviation. Dodajmy, że na poziomie UE taka rozbieżność nie występuje, bowiem oba statusy (ogólne OZE w paliwach transportowych, oraz SAF – dotyczą tej samej kategorii podmiotów). Tym samym z wysokim prawdopodobieństwem na gruncie krajowym dojdzie do niespotykanych w innych państwach EU rozbieżności i problemów praktycznych (np. w zakresie funkcjonowania bazy UDB oraz wystawiania POS-ów). W związku z powyższym, niezależnie od kierunku legislacyjnego, na który ostatecznie zdecyduje się krajowy prawodawca – przynajmniej w uzasadnieniu do nowelizacji zasadne będzie wskazanie, czy przywóz paliw SAF, którymi będzie realizowany przez inny podmiot obowiązek w zakresie ReFuelEU Aviation nie wyklucza realizacji tym samym paliwem	Uwaga częściowo uwzględniona W zakresie funkcjonowania unijnej bazy danych UDB zostały dodane przepisy regulujące działanie tej bazy, umożliwiające jej skuteczne działanie. W odniesieniu do realizacji różnych obowiązków należy zauważyć, że obowiązek SAF i NCW są dwoma różnymi wymogami, choć jak słusznie zauważono zakres ich stosowania jest zbliżony (tj. nakładają obowiązek stosownego udziału biokomponentów). Art. 4 pkt 4 projektu dokonuje zmiany w art. 28ea mówiącej o możliwości zaliczenia biokomponentów wykorzystywanych do celów rozporządzenia 2023/2405 również na poczet realizacji NCW. Przepis ten jasno wskazuje, że dopuszczone będzie zaliczenie tej samej partii biokomponentów jednocześnie na cel SAF i NCW.

			obowiązków podmiotu realizującego NCW w zakresie samego NCW oraz tzw. advanced biofuels.	
	Unimot Aviation	Uwaga ogólna	Podstawa i jednostki metryczne kalkulacji obowiązku ReFuelEU Aviation Zgodnie z Projektem, (art. 21f dodawany do ustawy BIO): Art. 21f. Minister właściwy do spraw klimatu określi, w drodze rozporządzenia, wartość opałową paliwa typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21 i SAF uwzględniając stan wiedzy technicznej w tym zakresie.” Zatem dopiero po uzyskaniu wiedzy w zakresie planowanej wartości opałowej samego SAF, jak również standardowej JET-y będzie można ocenić, czy rozwiązanie to jest „bardziej korzystne”, czy „mniej korzystne” dla krajowych podmiotów niż brzmienie samego rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Zakładając, że wartość opałowa SAF zostanie ustalona na poziomie proporcjonalnie wyższym niż wartość opałowa JET-y, rozwiązanie takie może być akceptowalne z perspektywy podmiotów zobowiązanych do realizacji omawianego obowiązku. Odmiennie rozwiązanie będzie oznaczało odwrotną dyskryminację krajowych podmiotów dostarczających paliwa lotnicze i z wysokim prawdopodobieństwem będzie kwestionowane na drodze sądowej jako niezgodne z przepisami UE.	Uwaga wyjaśniona Usunięto projektowany w ustawie o biokomponentach art. 21d i 21f . Zgodnie z otrzymaną informacją od KE wymagany rozporządzeniem 2023/2405 udział SAF należy liczyć według wagi. Ma to również odzwierciedlenie w poprawionej propozycji wzorów obliczania kar.

Załącznik nr 2 do raportu z konsultacji

Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach opiniowania do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68)

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi / uzasadnienie / propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko projektodawcy
1.	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 2 pkt 3 projektu (zmiana ustawy – Prawo energetyczne)	Art. 23r proponuje uzupełnić o: a) w art. 23r w ust. 3 ustawy – Prawo energetyczne proponuje się po wyrazach „Państwowa Inspekcja Pracy” dodać wyrazy „Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego”. b) w art. 23r w ust. 5 ustawy – Prawo energetyczne proponuje się po wyrazach „naruszenie warunków” dodać wyrazy „lub obowiązków”. Proponowana zmiana w art. 23r ustawy - Prawo energetyczne polega na dodaniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Prezesa ULC) do katalogu organów, które, na podstawie ust. 5, są zobowiązane do przekazywania Prezesowi URE informacji i dokumentów mogących służyć do ustalenia, czy nastąpiły naruszenia, o których mowa w ust. 1. Zmiana ta umożliwi pozyskanie od Prezesa ULC informacji i dokumentów dotyczących w szczególności naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405, w tym otrzymania przez operatora statku powietrznego od dostawcy paliwa lotniczego nieprawdziwych lub niepełnych informacji. Umożliwi również przekazanie przez Prezesa ULC informacji i dokumentów powiązanych ze sprawozdaniami, o których mowa w art. 8 rozporządzenia, składanymi do ULC przez operatorów statków powietrznych, w celu wykorzystania tych sprawozdań w toku kontroli wykonania przez dostawców paliwa lotniczego obowiązków dotyczących udziału SAF.	Uwaga uwzględniona w części dotyczącej lit. a. Uwaga bezprzedmiotowa w części dotyczącej lit. b. W związku z rezygnacją ze zmiany ust. 1 w art. 23r ustawy – Prawo energetyczne uwaga stała się bezprzedmiotowa.

	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 2 pkt 4 (zmiana ustawy – Prawo energetyczne)	W art. 35 ustawy – Prawo energetyczne proponuje się projektowanemu ust. 1ba nadać następujące brzmienie: „1ba. Wniosek o udzielenie koncesji na wytwarzanie, obrót lub obrót z zagranicą paliwami ciekłymi, w zakresie paliw, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e - g, zawiera ponadto informacje o: 1) zamiarze sprzedaży przez wnioskodawcę; 2) warunkach dostaw paliw ciekłych - z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży tych paliw z wykorzystaniem środka transportu paliw na terenie lotnisk i lądowisk w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 oraz z 2024 r. poz. 731 i 1222).” Sugerowana zmiana brzmienia powyższego przepisu ma na celu zobowiązanie do zawarcia ww. informacji nie tylko we wnioskach dotyczących koncesji na paliwa typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 27101921, lecz także we wnioskach dotyczących koncesji na benzyny lotnicze i paliwa typu benzynowego do silników odrzutowych. W ten sposób zobowiązanie to obejmie, w zakresie przedmiotowym, wszystkie rodzaje typowych paliw lotniczych dostarczanych na lotniska i lądowiska. Powyższe nie tylko „ma zapewnić Prezesowi URE dostęp do pełnych danych na temat dostawców paliwa lotniczego na cele lotnicze w Polsce, co jest niezbędne do wykonywania zadań Prezesa URE jako organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, w stosunku do dostawców paliwa lotniczego”, na co zwrócono uwagę w uzasadnieniu, lecz zapewni skuteczniejszy nadzór regulacyjny nad rynkiem ww. paliw.	Uwaga kierunkowo uwzględniona Nowe brzmienie projektowanego art. 35 ust. 1ba ustawy – Prawo energetyczne precyzuje, że zmiana dotyczy tylko paliw ciekłych stosowanych w lotnictwie.
	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 5	Proponuje się skreślenie art. 5 projektu ustawy, powiązanego z dodawanym art. 35 ust. 1ba. Zmiana w art. 35 ust. 1ba ustawy - Prawo energetyczne nie dotyczy zakresu obowiązku koncesyjnego, lecz danych zawartych we wniosku o udzielenie koncesji. Nie skutkuje zatem koniecznością dostosowania brzmienia obowiązujących koncesji, a wobec tego	Uwaga uwzględniona

			nieuzasadnione jest oczekiwanie złożenia wniosku o ich dostosowanie.	
	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 4 pkt 2 (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	„42) dostawca paliwa lotniczego – każdy podmiot w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, posiadający koncesję Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na wytwarzanie, obrót lub obrót z zagranicą paliwami ciekłymi w zakresie paliwa typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21, który udostępnia je poprzez jego dostarczenie, samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu, operatorowi statku powietrznego, o którym mowa w art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405, w unijnym porcie lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405 lub porcie lotniczym traktowanym jako unijny port lotniczy do celów rozporządzenia 2023/2405, znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;” W zakresie projektowanego brzmienia definicji „dostawcy paliwa lotniczego” zdaniem URE zasadnym jest aby objęcie obowiązkiem podatkowym w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliwa typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21, nie było obligatoryjną przesłanką kwalifikującą podmioty jako dostawców paliwa lotniczego. Z definicji „dostawcy paliwa” w dyrektywie 2018/2001, do której odsyła rozporządzenie 2023/2405, wynika bowiem, iż w przypadku, gdy podatek akcyzowy nie jest należny lub gdy jest to należycie uzasadnione, dostawcą paliwa jest również „każdy inny odpowiedni podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie”. Kryterium objęcia obowiązkiem podatkowym w zakresie akcyzy, wydaje się zatem formalnie niekonieczne, a jego pozostawienie może prowadzić do uniknięcia (obchodzenia) realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405, gdyż prowadzenie obrotu ww. paliwem na podstawie odpowiedniej koncesji Prezesa URE nie musi powodować objęcia ww. obowiązkiem podatkowym. Możliwy jest zatem przypadek, w którym dostawca paliwa, posiadający koncesję na obrót paliwami ciekłymi w zakresie paliwa typu nafty do	Uwaga kierunkowo uwzględniona Uwaga uwzględniona przez nadanie definicji następującego brzmienia: „dostawca paliwa lotniczego – każdy podmiot w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Turcji, posiadający koncesję Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi lub obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie co najmniej jednego z paliw lotniczych, który udostępnia je w wyniku dostarczenia samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym lub porcie lotniczym traktowanym jako unijny port lotniczy do celów rozporządzenia 2023/2405, znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”

		silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21, dostarczający je operatorowi statku powietrznego, nie „jest odpowiedzialny za zgłaszanie organom podatkowym właściwym w zakresie akcyzy”. Jest to możliwe w przypadku, w którym nie są spełnione warunki zwolnienia od akcyzy, o których mowa w art. 32 ustawy o podatku akcyzowym. Wówczas przedmiotem obrotu jest paliwo wyprowadzone ze składu podatkowego, od którego została opłacona akcyza zanim zostało nabyte przez „dostawcę paliwa lotniczego”. W takim przypadku dostawca dokona dostarczenia paliwa operatorowi statku powietrznego, nieskutkującego zgłoszeniem organowi podatkowemu. Takiego scenariusza nie da się wykluczyć zwłaszcza wobec wysokiego kosztu wykonania obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405. Zasadnym wydaje się zatem postulat rezygnacji w definicji „dostawcy paliw lotniczych” z członu „który jest odpowiedzialny za zgłaszanie organom podatkowym właściwym w zakresie akcyzy za to paliwo”. Wyłącznie w przypadku, gdy postulat ten nie zostanie uwzględniony, a ww. człon pozostawiony, wówczas należy zwrócić uwagę, iż określenie „odpowiedzialny za zgłaszanie organom podatkowym” jest nieprecyzyjne i powinno ściśle odpowiadać niebudzącym wątpliwości określeniom stosowanym w przepisach o podatku akcyzowym, a nawet zawierać odesłanie do konkretnej jednostki redakcyjnej tych przepisów. Ponadto, URE proponuje w definicji „dostawcy paliwa lotniczego” uwzględnienie nie tylko kryterium posiadania koncesji na obrót paliwami ciekłymi w zakresie paliwa typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21, lecz również posiadanie koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą lub koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych w tym zakresie. Wynika to z faktu, że podmiotem dostarczającym ww. paliwo operatorowi statku powietrznego będzie koncesjonariusz OPC, który to paliwo nabył na rynku krajowym. Możliwe jest jednak także dostarczenie tego paliwa do operatora statku powietrznego bezpośrednio przez producenta tego paliwa albo importera, co powinno zostać uwzględnione w definicji „dostawcy paliwa lotniczego”.	
--	--	---	--

	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 4 pkt 2 (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	Zasadnym wydaje się wprowadzenie przepisów o ogłaszaniu przez właściwego ministra, rocznych średnich ważonych cen wprowadzanych do obrotu na terytorium RP: (1) paliw typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 27101921 bez zawartości SAF, (2) SAF oraz (3) syntetycznego paliwa lotniczego w rozdziale 7 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, np. jako art. 33a, gdyż ceny te będą miały zastosowanie do obliczania wysokości kar pieniężnych określonych w tym rozdziale. Zasadnym wydaje się również wprowadzenie przepisu przejściowego, z którego będzie wynikało, że do obliczenia wysokości kary pieniężnej, o której mowa w art. 33 ust. 1 pkt 13, dotyczącej przekazania nieprawdziwych lub niepełnych informacji za 2024 r. lub przekroczenia terminu ich przekazania, stosuje się ceny referencyjne ogłoszone na 2025 r.	Uwaga częściowo uwzględniona Zmodyfikowano zakres ogłaszanych cen. W zakresie proponowanego przeniesienia przepisu o ogłaszaniu cen do rozdziału 7 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, należy zauważyć że rozdział 7 traktuje o karach pieniężnych, w tym określa działania zabronione, wysokości kar oraz wskazuje tryb wymierzenia tych kar. Ogłaszane ceny będą miały wpływ na wysokość kar wymierzanych za działania wskazane w art. 33 ust. 1 pkt 10, 12 jednakże nie określają bezpośrednio wysokości tych kar. Biorąc pod uwagę, że ogłaszane ceny, będą mieć zastosowanie wyłącznie do obowiązków dotyczących zrównoważonego paliwa lotniczego, bardziej zasadnym wydaje się pozostawienie projektowanego art. 28yb w projektowanym rozdziale 4ba. W odniesieniu do przepisu przejściowego należy zauważyć, że z udostępnionego przez KE working paper wynika, że ceny stosowane do wymierzania kar powinny pochodzić ze sprawozdania EASA poprzedzającego dany okres sprawozdawczy (tzw. n-2). W przypadku roku 2024 byłby to dane z roku 2022. Raport za rok 2023 został opublikowany przez EASA w 2024 r. pod nazwą „<i>State of the EU SAF market in 2023</i>” i zgodnie z intencją wskazaną przez KE, ceny wskazane w tym raporcie powinny służyć karom za okres sprawozdawczy przypadający na rok 2025. Brak raportu cenowego sugeruje, że KE nie zakłada karania za rok 2024, który był rokiem „zerowym”, tj. nie objętym obowiązkiem udziału SAF w paliwie lotniczym.
	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 4 pkt 3 (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	Projektowanemu art. 21b proponuje się nadać następujące brzmienie: „Art. 21b. Biopaliwa lotnicze, o których mowa w art. 3 pkt 8 rozporządzenia 2023/2405, mogą być zaliczone na poczet realizacji obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 7 tego	Uwaga kierunkowo uwzględniona

		biopaliwach ciekłych)	rozporządzenia, jeżeli spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b–28bc.”. Proponowane brzmienie, jak się wydaje, najpełniej uwzględnia intencję ustawodawcy wprowadzenia tego przepisu. Została ona bowiem wyrażona w uzasadnieniu następująco: „projektowany przepis ma zapewnić, żeby biopaliwa lotnicze wykorzystywane do realizacji obowiązku zawartego w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405/UE spełniały kryteria zrównoważonego rozwoju i kryteria ograniczenia emisji”.	Projektowany przepis rozszerzono o obowiązek spełnienia przez wszystkie rodzaje SAF odpowiednio kryteriów zrównoważonego rozwoju lub ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.
Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 4 pkt 3 (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	Zasadnym wydaje się wprowadzenia przepisów sankcyjnych (np. jako kolejny przepis w art. 33 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, wzorowany na pkt 2a i 2b w ust. 1 oraz ust. 2 tego artykułu), penalizujących brak realizacji obowiązku informacyjnego określonego w projektowanym art. 21b. Jednocześnie proponuję określenie poziomu wysokości kar w przedziale 10 000 – 15 000 zł.	Uwaga częściowo uwzględniona 1. W art. 4 pkt 10 lit. a projektu dodano tiret pierwsze o treści: „– po pkt 2b dodaje się pkt 2c i 2d w brzmieniu: „2c) będąc dostawcą paliwa lotniczego, odmawia udzielenia informacji lub przedstawienia dokumentów, o których mowa w art. 28ye; 2d) wprowadza w błąd Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w zakresie przedstawianych na jego żądanie informacji lub dokumentów, o których mowa w art. 28ye;”, 2. W art. 4 pkt 10 projektu dodano nowe brzmienie lit. b (i przesunięcie treści dotychczasowej lit. b do lit. c): „, b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W przypadkach wymienionych w ust. 1 pkt 1-2d, 3a, 4a, 8-8b i 8d-8f kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, wynosi 5000 zł. ”, ”. Część uwagi dotycząca wysokości kary pieniężnej nie została uwzględniona, gdyż wprowadziłoby to inną wysokość kary za	

				analogiczną przewinienie z pkt 2a i 2b. W przypadku decyzji o podniesieniu kary zasadne byłoby przyjęcie tej samej wysokości dla wszystkich wskazanych w ust. 2 naruszeń.
Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 4 pkt 5 lit. b (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	Zasadnym jest ujednolicenie stosowanych pojęć, tj., w dodawanych w art. 33 ust. 8a, 8b, 8d posłużenie się w opisach symboli C, Cs i J, dotyczących cen, nazewnictwem użytym w dodawanym art. 21a ust. 1. Zapobiegnie to powstawaniu ewentualnych wątpliwości związanych ze stosowaniem cen ogłoszonych w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 21a ust. 1 w związku z art. 33 ust. 9a, do obliczania wysokości kar pieniężnych. Ponadto, zasadnym jest rozważenie zmiany brzmienia opisu symboli S i Ss w art. 33 w ust. 8a, 8b. Proponuje się nadanie im brzmienia: „S - wartość energetyczną SAF wykorzystanych przez dostawcę paliwa lotniczego do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. ... ust. ... rozporządzenia 2023/2405, w danym okresie sprawozdawczym, wyrażoną w gigadżulach [GJ];” „Ss - wartość energetyczną syntetycznego paliwa lotniczego wykorzystanego przez dostawcę paliwa lotniczego do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. ... ust. ... rozporządzenia 2023/2405, w danym okresie sprawozdawczym, wyrażoną w gigadżulach [GJ];” Zaproponowane brzmienie opisów wskazanych symboli pełniej określają ich znaczenie.		Uwaga uwzględniona
Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	art. 4 pkt 5 lit. h (zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	Dodawanemu w art. 33 ust. 15 proponuje się nadać następujące brzmienie: „15. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w ust. 1 pkt 10-15, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu.” Proponowana zmiana brzmienia projektowanego przepisu ma na celu doprecyzowanie, że obowiązek informacyjny względem NFOŚiGW dotyczy jedynie prawomocnych kar płatnych na rachunek tego funduszu. Nie ma bowiem uzasadnienia, by		Uwaga uwzględniona

			NFOŚiGW otrzymywał informacje o karach płatnych na rachunek URE.	
	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	OSR	W związku z nałożeniem na URE licznych, nowych obowiązków, w celu zapewnienia ich sprawnej realizacji konieczne jest zabezpieczenie środków finansowych na utworzenie co najmniej 1 etatu. Do zadań pracownika zatrudnionego na tym etacie należeć będzie: 1) identyfikacja i rozliczanie dostawców paliw lotniczych z wykonania obowiązków, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405, dotyczących zapewnienia w danym roku minimalnego udziału zrównoważonych paliw lotniczych oraz minimalnego udziału syntetycznego paliwa lotniczego, zawartych w paliwie lotniczym dostarczany przez tych dostawców na lotniska, w których ruch pasażerski przekroczył 800 tys. pasażerów lub ruch towarowy przekroczył 100 tys. ton., położonych w Polsce, 2) rozliczanie dostawców paliw lotniczych z wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 7 rozporządzenia 2023/2405, dotyczącego nadrobienia w danym roku niewykonania w roku poprzednim obowiązku zapewnienia minimalnego udziału zrównoważonych paliw lotniczych oraz minimalnego udziału syntetycznego paliwa lotniczego, zawartych w paliwie lotniczym dostarczany przez tych dostawców na ww. lotniska, 3) rozliczanie dostawców paliw lotniczych z wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2023/2405, dotyczącego przekazywania operatorom statków powietrznych informacji o zrównoważonych paliwach lotniczych dostarczonych im przez tych dostawców, 4) rozliczanie dostawców paliw lotniczych z wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia 2023/2405, dotyczącego zgłaszania do unijnej bazy danych informacji o paliwach lotniczych oraz zrównoważonych paliwach lotniczych, w tym ocena poprawności tych informacji, 5) rozliczanie dostawców paliw lotniczych z wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia 2023/2405, dotyczącego przekazywania organom zarządzającym ww. lotniskami, informacji o trudnościach w dostarczaniu na te lotniska paliw lotniczych zawierających odpowiednie udziały	Uwaga uwzględniona OSR został uzupełniony o informacje przekazane przez URE. Jednocześnie w związku ze zidentyfikowanymi skutkami finansowymi projektowanej regulacji w zakresie URE dla budżetu państwa projekt ustawy został uzupełniony, zgodnie z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, z późn. zm.), o przepis ustalający maksymalny limit wydatków oraz mechanizm korygujący.

			zrównoważonych paliw lotniczych. 6) współpraca z Komisją Europejską oraz Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, w zakresie niezbędnym do wykonywania obowiązków określonych w rozporządzeniu 2023/2405, odnoszących się do dostawcy paliwa lotniczego(...).	
--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68)		
I. TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.)		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. projektu	Treść przepisu/ów projektu
		T / N		
Art. 1	Przedmiot W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się zharmonizowane przepisy dotyczące upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (zwanym dalej „SAF”).	N		
Art. 2	Zakres stosowania 1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do operatorów statków powietrznych, do unijnych portów lotniczych i odpowiednich organów zarządzających tymi unijnymi portami lotniczymi oraz do dostawców paliw lotniczych. Bez uszczerbku dla ust. 3 niniejsze rozporządzenie stosuje się wyłącznie do lotów w ramach komercyjnego transportu lotniczego. 2. Państwo członkowskie może zdecydować, po konsultacji z organem zarządzającym portem lotniczym, że port lotniczy nieobjęty art. 3 pkt 1, zlokalizowany na terytorium tego państwa członkowskiego, należy traktować jako unijny port lotniczy do celów niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że w momencie podjęcia decyzji przez państwo członkowskie zostały spełnione wymogi określone w art. 6 ust. 1. Organ zarządzający portem lotniczym nieobjętym art. 3 pkt 1,	T	Art. 1 pkt 3	Art. 66c i art. 66d ustawy – Prawo lotnicze Art. 66c. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o traktowaniu portu lotniczego nieobjętego zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 zgodnie z art. 2 ust. 2 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Art. 66d. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym nieobjętym zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o traktowaniu tego portu lotniczego jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, jeżeli zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia.

	zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, może wystąpić z wnioskiem o traktowanie tego portu lotniczego jako unijnego portu lotniczego do celów niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że w momencie występowania z takim wnioskiem port ten spełnia wymogi określone w art. 6 ust. 1. Ten organ zarządzający portem lotniczym powiadamia o tym wniosku państwo członkowskie, którego organ lub organy są odpowiedzialne za dany port lotniczy zgodnie z art. 11 ust. 6. Powiadomieniu temu towarzyszy potwierdzenie, że dany port lotniczy spełnia wymogi określone w art. 6 ust. 1. Zainteresowane państwo członkowskie powiadamia o decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, Komisję i Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”) co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego, od którego ta decyzja będzie mieć zastosowanie. Decyzji państwa członkowskiego towarzyszy uzasadniona opinia wskazująca, że decyzja opiera się na proporcjonalnych i niedyskryminacyjnych kryteriach względem portów lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych. 3. Osoba wykonująca loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego, która nie jest objęta art. 3 pkt 3, może zdecydować, że należy ją traktować jako operatora statku powietrznego do celów niniejszego rozporządzenia. Osoba wykonująca loty inne niż loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 4 może zdecydować, że należy ją traktować jako operatora statku powietrznego do celów niniejszego rozporządzenia. Osoba objęta art. 3 pkt 3 może zdecydować, że jej loty w ramach niekomercyjnego transportu lotniczego również mają być objęte niniejszym rozporządzeniem. Każda taka osoba powiadamia o swojej decyzji państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy są odpowiedzialne za tego operatora statku powietrznego zgodnie z art. 11 ust. 5. To państwo członkowskie powiadamia o tej decyzji Komisję i Agencję co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego, od którego ta decyzja będzie mieć zastosowanie. 4. Na podstawie informacji otrzymanych zgodnie z ust. 2 i 3 Komisja przedstawia zaktualizowany i skonsolidowany wykaz odpowiednich unijnych portów lotniczych i operatorów statków powietrznych. Wykaz taki musi być łatwo dostępny.			
Art. 3	Definicje Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące	T	Art. 4 pkt 3	Art. 2 ust. 1 pkt 42–48 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

definicje: 1) „unijny port lotniczy” oznacza „port lotniczy” zdefiniowany w art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE, w którym w poprzednim okresie sprawozdawczym ruch pasażerski przekroczył 800 000 pasażerów lub w którym ruch towarowy przekroczył 100 000 ton, i który nie znajduje się w żadnym z regionów najbardziej oddalonych wymienionych w art. 349 TFUE; 2) „organ zarządzający unijnym portem lotniczym” oznacza w odniesieniu do unijnego portu lotniczego „zarządzającego portem lotniczym” zdefiniowanego w art. 2 pkt 2 dyrektywy 2009/12/WE, lub, w przypadku gdy dane państwo członkowskie zastrzegło zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą na potrzeby systemów dystrybucji paliwa dla innego organu zgodnie z art. 8 ust. 1 dyrektywy Rady 96/67/WE – ten inny organ; 3) „operator statku powietrznego” oznacza osobę, która w poprzednim okresie sprawozdawczym wykonała w ramach komercyjnego transportu lotniczego co najmniej 500 lotów pasażerskich lub 52 loty wyłącznie cargo rozpoczynające się w unijnych portach lotniczych lub – jeżeli takiej osoby nie można wskazać – właściciela danego statku powietrznego; 4) „lot w ramach komercyjnego transportu lotniczego” oznacza lot wykonywany na potrzeby transportu pasażerów, cargo lub poczty za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, w tym lot w ramach lotnictwa korporacyjnego w celach komercyjnych; 5) „trasa” oznacza podróż odbywaną lotem, z uwzględnieniem miejsca odlotu i miejsca docelowego tego lotu; 6) „paliwo lotnicze” oznacza paliwo typu „drop-in” wytworzone do bezpośredniego wykorzystania przez statki powietrzne; 7) „zrównoważone paliwa lotnicze” („SAF”) oznaczają paliwa lotnicze będące: a) syntetycznymi paliwami lotniczymi; b) biopaliwami lotniczymi; lub c) pochodzącymi z recyklingu węglowymi paliwami lotniczymi; 8) „biopaliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące: a) „zaawansowanymi biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001; b) „biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 33	lit. e	„42) dostawca paliw lotniczych – dostawcę paliwa lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405, w tym mającego siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Turcji, posiadającego udzieloną przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesję na obrót paliwami ciekłymi lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie co najmniej jednego z paliw lotniczych, który dostarcza te paliwa lotnicze samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 43) SAF – zrównoważone paliwa lotnicze (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405; 44) syntetyczne paliwa lotnicze – syntetyczne paliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 12 rozporządzenia 2023/2405 będące innymi paliwami odnawialnymi; 45) biopaliwa lotnicze – biopaliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia 2023/2405 będące biokomponentami ciekłymi, w tym biokomponentami zaawansowanymi lub biokomponentami, które zostały wytworzone z surowców, o których mowa w części B załącznika nr 1 do ustawy, z wyjątkiem biokomponentów wytworzonych z roślin spożywczych lub pastewnych; 46) paliwa lotnicze – paliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 6 rozporządzenia 2023/2405 będące paliwami ciekłymi, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne; 47) operator statku powietrznego – operatora statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405 i osobę, o której mowa w art. 2 ust. 3 tego rozporządzenia, która dokonała powiadomienia, o którym mowa w tym przepisie; 48) unijny port lotniczy – unijny port lotniczy w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405 i port lotniczy traktowany jako unijny port lotniczy na podstawie decyzji, o której mowa w art. 66c albo art. 66d ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. ...).”;
---	----------------------	---

dyrektywy (UE) 2018/2001, produkowanymi z surowców wymienionych w części B załącznika IX do tej dyrektywy; lub c) „biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001, z wyjątkiem biopaliw produkowanych z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40 tej dyrektywy, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji w całym cyklu życia ustanowione w art. 29 tej dyrektywy i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy; 9) „pochodzące z recyklingu węglowe paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące „pochodzącymi z recyklingu paliwami węglowymi” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 35 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w art. 29a ust. 2 tej dyrektywy, i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy; 10) „partia” oznacza ilość SAF, którą można zidentyfikować za pomocą numeru i którą można prześledzić; 11) „emisje w całym cyklu życia” oznaczają wyrażone w ekwiwalencie dwutlenku węgla emisje pochodzące z SAF, z uwzględnieniem ekwiwalentu dwutlenku węgla emisji pochodzących z produkcji, transportu i dystrybucji energii i wykorzystania jej na pokładzie, w tym podczas spalania, obliczone zgodnie z metodkami przyjętymi zgodnie z art. 28 ust. 5 lub art. 31 ust. 5 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa Unii; 12) „syntetyczne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące „paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w art. 29a ust. 1 tej dyrektywy, i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy; 13) „syntetyczne niskoemisyjne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze pochodzenia niebiologicznego, których wartość energetyczna pochodzi z wodoru niskoemisyjnego ze źródeł niekopalnych i które spełniają próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia wynoszący 70 %, a metodyki oceny takiego ograniczenia emisji w całym cyklu życia są zgodne z odpowiednimi przepisami prawa Unii; 14) „konwencjonalne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze produkowane z nieodnawialnych źródeł kopalnych paliw			
--	--	--	--

	węglowodorowych; 15) „wodór niskoemisyjny dla lotnictwa” oznacza wodór przeznaczony do wykorzystywania w statkach powietrznych, którego wartość energetyczna pochodzi z nieodnawialnych źródeł niekopalnych i który spełnia próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia wynoszący 70 %, a metodyki oceny takiego ograniczenia emisji w całym cyklu życia są zgodne z odpowiednimi przepisami prawa Unii; 16) „wodór odnawialny dla lotnictwa” oznacza wodór przeznaczony do wykorzystywania w statkach powietrznych, który kwalifikuje się jako „paliwo odnawialne pochodzenia niebiologicznego” zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001 i który spełnia próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w art. 29a ust. 1 tej dyrektywy, oraz jest certyfikowany zgodnie z art. 30 tej dyrektywy; 17) „wodór dla lotnictwa” oznacza wodór odnawialny dla lotnictwa lub wodór niskoemisyjny dla lotnictwa; 18) „niskoemisyjne paliwa lotnicze” oznaczają syntetyczne niskoemisyjne paliwa lotnicze lub wodór niskoemisyjny dla lotnictwa; 19) „dostawca paliwa lotniczego” oznacza „dostawcę paliwa” zdefiniowanego w art. 2 akapit drugi pkt 38 dyrektywy (UE) 2018/2001, dostarczającego paliwo lotnicze lub wodór dla lotnictwa w unijnym porcie lotniczym; 20) „podmiot zajmujący się obsługą paliwa” oznacza dostawcę usług obsługi naziemnej, który organizuje i prowadzi operacje tankowania i odtankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa, na rzecz operatorów statków powietrznych w unijnych portach lotniczych, o których to usługach mowa w załączniku do dyrektywy 96/67/WE; 21) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową dostawcy paliwa lotniczego w państwie członkowskim, gdzie sprawowana jest główna kontrola finansowa i operacyjna dostawcy paliwa lotniczego; 22) „rok sprawozdawczy” oznacza okres jednego roku, w którym należy przedstawiać sprawozdania, o których mowa w art. 8 i 10, zaczynający się w dniu 1 stycznia i kończący się w dniu 31 grudnia; 23) „okres sprawozdawczy” oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok sprawozdawczy;			
--	---	--	--	--

	24) „ilość paliwa lotniczego potrzebnego rocznie” oznacza ilość paliwa lotniczego, określoną jako „paliwo na przelot” i „paliwo na kołowanie” w załączniku IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012, która to ilość jest niezbędna do wykonania wszystkich lotów objętych niniejszym rozporządzeniem wykonanych w okresie sprawozdawczym przez operatora statku powietrznego, rozpoczynających się w danym unijnym porcie lotniczym; 25) „roczna niezatankowana ilość” oznacza różnicę między ilością paliwa lotniczego potrzebnego rocznie a rzeczywistą ilością paliwa uzupełnionego przez operatora statku powietrznego w okresie sprawozdawczym przed lotami objętymi niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynającymi się w danym unijnym porcie lotniczym; 26) „łączna roczna niezatankowana ilość” oznacza sumę rocznych niezatankowanych ilości przypadających na danego operatora statku powietrznego we wszystkich unijnych portach lotniczych w okresie sprawozdawczym; 27) „system dotyczący gazów cieplarnianych” oznacza system przyznawania korzyści operatorom statków powietrznych za wykorzystywanie SAF.			
Art. 4	Udziały SAF dostępne w unijnych portach lotniczych 1. Z zastrzeżeniem art. 15 dostawcy paliw lotniczych zapewniają udziały minimalne SAF, w tym udziały minimalne syntetycznego paliwa lotniczego, w całym paliwie lotniczym udostępnianym operatorom statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym, zgodnie z wartościami i datami rozpoczęcia stosowania określonymi w załączniku I. Bez uszczerbku dla tych udziałów minimalnych dostawcy paliw lotniczych zapewniają również co najmniej średnie udziały syntetycznego paliwa lotniczego w całym paliwie lotniczym udostępnianym operatorom statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. oraz od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., zgodnie z wartościami określonymi w załączniku I. Obowiązek ten uznaje się również za wypełniony, jeżeli minimalne udziały, o których mowa w akapicie pierwszym, są osiągnęte przy wykorzystaniu: a) wodoru odnawialnego dla lotnictwa; b) niskoemisyjnych paliw lotniczych.	T	Art. 4 pkt 7, 9 i 10	Art. 28b² ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych Art. 28b². Ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu oraz gazowe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu spełniają kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, jeżeli ograniczenie emisji tych gazów wynosi co najmniej 70 %, ustalone zgodnie z metodyką określoną w załączniku do rozporządzenia, o którym mowa w art. 28b¹ ust. 1. Art. 28ea ust. 2 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy, w przypadku poświadczeń wystawianych dla biokomponentów: 1) wytworzonych w procesie współwodornienia; 2) wykorzystywanych przez dostawcę paliwa lotniczego do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405. Rozdział 4ba ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych Art. 28ya. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki jest odpowiedzialny za: 1) wykonywanie zadań, obowiązków oraz korzystanie z uprawnień określonych w sposób wiążący dla organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405, odnoszących się do dostawcy paliwa lotniczego; 2) zarządzanie dostępem do unijnej bazy danych dostawców paliw lotniczych

2. Do celów obliczenia udziałów minimalnych w załączniku I, w przypadku gdy w unijnym porcie lotniczym operatorom statków powietrznych udostępniany jest wodór dla lotnictwa: a) wartości dotyczące wartości energetycznej wszystkich odpowiednich paliw to wartości, o których mowa w art. 27 ust. 2 lit. f) i g) dyrektywy (UE) 2018/2001 i w załączniku III do tej dyrektywy lub w odpowiednich międzynarodowych normach lotniczych w odniesieniu do paliw nieuwzględnionych w tym załączniku; oraz b) wartość energetyczną dostarczonego wodoru dla lotnictwa uwzględnia się zarówno w liczniku, jak i w mianowniku. 3. W przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego korzysta z możliwości określonej w ust. 1 akapit drugi lub w przypadku gdy operator statku powietrznego uzupełnia paliwa, o których mowa w tym akapicie, odniesienia do SAF w art. 3 pkt 10, 11 i 27, art. 8, 9 i 10, art. 12 ust. 6 i 7, art. 13 ust. 1 lit. a), b) i g), art. 14, art. 15 ust. 1 i w załączniku II rozumie się jako odniesienia również do niskoemisyjnych paliw lotniczych i do wodoru odnawialnego dla lotnictwa. 4. W każdym okresie sprawozdawczym udział biopaliw lotniczych innych niż zaawansowane biopaliwa zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001 i innych niż biopaliwa produkowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do tej dyrektywy, dostarczanych do każdego z unijnych portów lotniczych przez każdego z dostawców paliw lotniczych, nie może być większy niż 3 % dostarczonego paliwa lotniczego, tak by było to zgodne z udziałami minimalnymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w załączniku I do niniejszego rozporządzenia. 5. SAF produkowane z następujących surowców nie są uwzględniane przy obliczaniu udziałów minimalnych SAF określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia: z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40 dyrektywy (UE) 2018/2001, roślin międzyplonowych, destylatu kwasów tłuszczowych oleju palmowego oraz z materiałów palmowych i sojowych, a także z sopstoku i jego pochodnych. Wyłączenie to nie ma jednak zastosowania do żadnego surowca, który jest wymieniony w załączniku IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, na warunkach określonych w tym załączniku. 6. Dostawcy paliw lotniczych mogą wykazać, że wypełniają obowiązek określony w ust. 1 niniejszego artykułu, stosując system		niebędących podmiotem certyfikowanym; 3) weryfikację poprawności informacji, o których mowa w art. 30c, oraz informacji wynikających z obowiązków sprawozdawczych, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2023/2405, wprowadzanych do unijnej bazy danych przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawców paliw lotniczych; 4) współpracę z Komisją Europejską i Agencją Unii Europejskiej do spraw Bezpieczeństwa Lotniczego w zakresie niezbędnym do wykonywania obowiązków określonych w rozporządzeniu 2023/2405 odnoszących się do dostawcy paliwa lotniczego; 5) współpracę z Komisją Europejską w zakresie niezbędnym do funkcjonowania unijnej bazy danych w odniesieniu do podmiotów i informacji, o których mowa w pkt 3. Art. 28yb. 1. Minister właściwy do spraw klimatu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym „Monitor Polski”: 1) roczną średnią cenę paliw lotniczych za tonę , 2) roczną średnią cenę SAF za tonę, 3) roczną średnią cenę syntetycznych paliw lotniczych za tonę, 4) różnicę pomiędzy roczną średnią ceną SAF za tonę a roczną średnią ceną paliw lotniczych za tonę, 5) różnicę pomiędzy roczną średnią ceną syntetycznych paliw lotniczych za tonę a roczną średnią ceną paliw lotniczych za tonę – na podstawie informacji podawanych przez Agencję Unii Europejskiej do spraw Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405 w terminie do dnia 31 grudnia każdego roku, za poprzedni rok kalendarzowy. 2. Ceny, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3, ustala się w złotych według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, a w przypadku gdy w tym roku Narodowy Bank Polski nie ogłasza średniego kursu euro w dniu 31 stycznia – według średniego kursu euro ogłoszonego w najbliższej po tej dacie tabeli kursów Narodowego Banku Polskiego, w roku ogłoszenia obwieszczenia. Art. 28yc. SAF może być zaliczony dostawcy paliwa lotniczego na poczet realizacji obowiązków, określonych w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, wyłącznie wtedy gdy nie został wcześniej zaliczony na poczet realizacji powyższych obowiązków przez ten podmiot lub przez innego dostawcę paliwa lotniczego, oraz: 1) spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju określone w art. 28ba–28bcb i art. 28bcc ust. 1 oraz kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b – w przypadku biopaliw lotniczych;
---	--	--

	bilansu masy, o którym mowa w art. 30 dyrektywy (UE) 2018/2001. 7. Bez uszczerbku dla stosowania art. 12 ust. 4 i 5, w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy udziałów minimalnych określonych w załączniku I w odniesieniu do danego okresu sprawozdawczego, uzupełnia on co najmniej ten brak w kolejnym okresie sprawozdawczym. Na zasadzie wyjątku, w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy średnich udziałów syntetycznego paliwa lotniczego w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r., uzupełnia on co najmniej ten brak przed końcem okresu od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., a w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy średnich udziałów syntetycznego paliwa lotniczego w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., uzupełnia on co najmniej ten brak w kolejnym okresie sprawozdawczym.		2) spełnia kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b¹ – w przypadku syntetycznych paliw lotniczych; 3) spełnia kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b² – w przypadku pochodzących z recyklingu węglowych paliw lotniczych w rozumieniu art. 3 pkt 9 rozporządzenia 2023/2405 będących ciekłymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu lub gazowymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu. Art. 28yd. Dokumentami potwierdzającymi spełnienie kryteriów, o których mowa w art. 28yc, są: 1) dokumenty, o których mowa w art. 28c ust. 1 pkt 1, 2 i 4, lub 2) dokument wystawiony przez podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy na podstawie dokumentów określonych w pkt 1. Art. 28ye. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki może żądać przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405, oraz art. 30c, odpowiednio przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawców paliw lotniczych, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych. Art. 28yf. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405, są przekazywane zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym, przez dostawcę paliwa lotniczego, na wniosek tego zarządzającego lotniskiem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wniosku.”; Art. 30c-30e ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych Art. 30c. 1. Wytwórcy, przetwórcy, pośrednicy, podmioty sprowadzające, podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy, podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawcy paliw lotniczych wprowadzają do unijnej bazy danych informacje umożliwiające nadzór nad rynkiem biokomponentów, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub innych paliw odnawialnych, które zawiera dane określone w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/996 z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie zasad weryfikacji kryteriów zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz kryteriów niskiego ryzyka spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów. Art. 30d. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki jest odpowiedzialny za: 1) zarządzanie dostępem podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy niebędących podmiotem certyfikowanym do unijnej bazy danych; 2) weryfikację poprawności informacji, o których mowa w art. 30c, wprowadzanych do unijnej bazy danych przez podmioty realizujące Narodowy Cel
--	---	--	--

				Wskaźnikowy; 3) współpracę z Komisją Europejską w zakresie funkcjonowania unijnej bazy danych w odniesieniu do podmiotów i informacji, o których mowa w pkt 2.; Art. 30e. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki może żądać przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązku wprowadzania do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 30c, przez podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych.”.
Art. 5	Obowiązek operatorów statków powietrznych dotyczący tankowania paliwa 1. Roczna ilość uzupełnianego paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym przez danego operatora statku powietrznego musi wynosić co najmniej 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie. 2. Operator statku powietrznego może nie osiągnąć progu określonego w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli jest to konieczne ze względu na zapewnienie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego. W takich przypadkach dany operator statku powietrznego przedstawia właściwemu organowi lub właściwym organom, o których mowa w art. 11 ust. 6, oraz Agencji należyte uzasadnienie nieosiągnięcia tego progu, w tym wskazuje trasy, których to dotyczy. Informacje te zamieszcza się w sprawozdaniu określonym w art. 8. Odpowiednie ilości paliwa zgłasza się oddzielnie zgodnie z art. 8. 3. Na zasadzie wyjątku operator statku powietrznego może, w należyte uzasadnionych przypadkach, wystąpić do właściwego organu lub właściwych organów, o których mowa w art. 11 ust. 6, z wnioskiem o tymczasowe zwolnienie z obowiązku określonego w ust. 1 niniejszego artykułu w odniesieniu do lotów na określonej istniejącej lub nowej trasie o długości poniżej 850 kilometrów, a w przypadku tras do portów lotniczych zlokalizowanych na wyspach bez połączeń kolejowych lub drogowych, rozpoczynających się w unijnym porcie lotniczym - o długości poniżej 1 200 kilometrów. Odległości te mierzy się metodą trasy po ortodromie. Wniosek taki składa się co najmniej trzy miesiące przed planowaną datą rozpoczęcia stosowania zwolnienia oraz odpowiednio i szczegółowo się go uzasadnia. Takie zwolnienie powinno być ograniczone do następujących sytuacji: a) poważne i powtarzające się trudności operacyjne związane z	T	Art. 1 pkt 3	Art. 66e i art. 66f ustawy – Prawo lotnicze Art. 66e. Prezes Urzędu, na wniosek operatora statku powietrznego, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o tymczasowym zwolnieniu z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, albo o przedłużeniu zwolnienia z tego obowiązku, jeżeli zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 2023/2405 oraz wytyczne, o których mowa w art. 5 ust. 11 tego rozporządzenia. 2. Domniemywa się, że wniosek, o którym mowa w ust. 1, złożony został zgodnie z zasadami reprezentacji lub przez osobę należycie umocowaną. 3. Operator statku powietrznego może złożyć wniosek, o którym mowa w ust. 1, również za pomocą systemu teleinformatycznego EASA dotyczącego zrównoważonego rozwoju, co jest równoznaczne ze złożeniem tego wniosku do Prezesa Urzędu. 4. Decyzję administracyjną w przedmiocie tymczasowego zwolnienia albo przedłużenia tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, a także pisma w postępowaniu administracyjnym w tych sprawach doręcza się na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu. 5. W sprawach dotyczących tymczasowego zwolnienia albo przedłużenia tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.). 6. Prezes Urzędu cofa tymczasowe zwolnienie albo przedłużenie tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, w przypadku i na zasadach określonych w art. 5 ust. 9 rozporządzenia nr 2023/2405. Art. 66f. 1. Prezes Urzędu, w ramach prowadzenia nadzoru nad realizacją obowiązków, o których mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, może żądać od operatora statku powietrznego przedstawienia dokumentów lub informacji niezbędnych do weryfikacji realizacji tych obowiązków. 2. Dokumenty lub informacje, o których mowa w ust. 1, mogą być przekazywane w języku polskim lub angielskim. Na wniosek Prezesa Urzędu dokumenty i informacje przekazywane w innym języku powinny zostać przetłumaczone przez operatora statku

tankowaniem statków powietrznych w danym unijnym porcie lotniczym, uniemożliwiające operatorom statków powietrznych wykonywanie obsługi tych statków powietrznych między rejsami w rozsądnym czasie; lub b) strukturalne trudności w dostawach paliwa lotniczego, które wynikają z uwarunkowań geograficznych danego unijnego portu lotniczego, skutkujące znacznie wyższymi cenami paliw lotniczych w porównaniu ze stosowanymi w innych unijnych portach lotniczych średnimi cenami podobnych rodzajów paliw lotniczych, w szczególności ze względu na konkretne ograniczenia w zakresie transportu paliwa lub ograniczoną dostępność paliw w tym unijnym porcie lotniczym, oraz stawiające danego operatora statków powietrznych w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej względem warunków rynkowych panujących w innych unijnych portach lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych. 4. Właściwy organ lub właściwe organy rozpatrują ten wniosek. W świetle przedstawionego uzasadnienia mogą zwrócić się o dodatkowe informacje. 5. Właściwy organ lub właściwe organy podejmują decyzję w sprawie takiego wniosku bez zbędnej zwłoki i nie później niż miesiąc przed datą rozpoczęcia stosowania planowanego zwolnienia. Zwrócenie się przez właściwy organ lub właściwe organy o dodatkowe informacje zgodnie z ust. 4 wstrzymuje bieg terminu do podjęcia decyzji przez właściwy organ lub właściwe organy do czasu dostarczenia przez operatora statku powietrznego kompletnych informacji. Przyznane zwolnienie jest ważne przez ograniczony okres nieprzekraczający jednego roku, po upływie którego podlega ona przeglądowi na wniosek operatora statku powietrznego. 6. Właściwy organ lub właściwe organy podejmują decyzję o uwzględnieniu lub odrzuceniu każdego pierwszego wniosku o zwolnienie złożonego zgodnie z ust. 3. Brak podjęcia takiej decyzji w terminie określonym w ust. 5 nie jest uznawany za decyzję zatwierdzającą zwolnienie, którego dotyczy wniosek. Brak podjęcia decyzji w sprawie wniosku o przedłużenie istniejącego zwolnienia, pod warunkiem że taki wniosek jest poparty szczegółowym i odpowiednim uzasadnieniem, najpóźniej miesiąc przed datą planowanego przedłużenia uznaje się za decyzję zatwierdzającą dalsze stosowanie zwolnienia, którego dotyczy wniosek. 7. Operator statku powietrznego ma prawo odwołać się od decyzji		powietrznego na język polski albo angielski. 3. W celu wykazania realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, operator statku powietrznego jest obowiązany przechowywać dokumenty lub informacje, o których mowa w ust. 1, przez okres 5 lat od dnia wykonania lotu.
---	--	--

	właściwego organu lub właściwych organów, która odrzuca wniosek o zwolnienie. 8. Właściwy organ lub właściwe organy przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych i odrzuconych wniosków o zwolnienia, podając uzasadnienie swojej decyzji i ocenę, na której się ona opiera. Komisja publikuje wykaz zatwierdzonych wniosków o zwolnienia i aktualizuje go co najmniej raz w roku. 9. W następstwie pisemnej skargi państwa członkowskiego, operatora statku powietrznego, organu zarządzającego danym unijnym portem lotniczym lub dostawcy paliwa lotniczego, bądź z własnej inicjatywy, Komisja, po dokonaniu – w świetle kryteriów określonych w ust. 3 niniejszego artykułu – oceny uzasadnienia zwolnienia przyznanego zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu, może przyjmować akty wykonawcze, w których zwraca się do właściwego organu lub właściwych organów o przyjęcie decyzji uchylającej dane zwolnienie od początku następnego regularnego okresu w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 (15). Jeżeli ten regularny okres rozpoczyna się mniej niż dwa miesiące po opublikowaniu decyzji, stosowanie decyzji uchylającej zwolnienie rozpoczyna się od początku następnego regularnego okresu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 16 ust. 2. 10. Aby móc przyjmować akty wykonawcze, o których mowa w ust. 9, Komisja może zwrócić się do państw członkowskich i operatorów statków powietrznych o wszelkie niezbędne informacje. Państwa członkowskie i operatorzy statków powietrznych dostarczają takie informacje bez zbędnej zwłoki. Państwa członkowskie ułatwiają dostarczanie informacji przez operatorów statków powietrznych. 11. Do dnia 1 września 2024 r. Komisja przyjmie wytyczne dotyczące stosowania zwolnień, o których mowa w niniejszym artykule. W wytycznych tych określi elementy, które operator statku powietrznego jest zobowiązany dostarczyć w celu uzasadnienia tych zwolnień.			
Art. 6	Obowiązki organu zarządzającego unijnym portem lotniczym dotyczące ułatwiania dostępu do SAF 1. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi podejmują wszelkie niezbędne działania w celu ułatwiania dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziału minimalne SAF zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.	T	Art. 1 pkt 3	Art. 66g ustawy – Prawo lotnicze Art. 66g. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405, są przekazywane Prezesowi Urzędu w terminie 21 dni od dnia doręczenia wniosku, o którym mowa w tym przepisie.

	2. W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych zgłaszają właściwemu organowi lub właściwym organom trudności w dostępie w danym unijnym porcie lotniczym do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, właściwy organ lub właściwe organy zwracają się do organu zarządzającego tym unijnym portem lotniczym z wnioskiem o dostarczenie informacji niezbędnych do udowodnienia przestrzegania przepisów ust. 1. Organ zarządzający danym unijnym portem lotniczym dostarcza te informacje właściwemu organowi bez zbędnej zwłoki. 3. Właściwy organ lub właściwe organy oceniają wszystkie informacje otrzymane zgodnie z ust. 2. W przypadku gdy właściwy organ lub właściwe organy stwierdzą, że organ zarządzający unijnym portem lotniczym wypełnia swoje obowiązki wynikające z ust. 1, informuje o tym Komisję i Agencję. W przypadku nieprzestrzegania przepisów właściwy organ lub właściwe organy występują do organu zarządzającego unijnym portem lotniczym o stwierdzenie braku odpowiedniego dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF i podjęcie wszelkich niezbędnych działań w celu zaradzenia temu brakowi bez zbędnej zwłoki, a w każdym razie nie później niż trzy lata po otrzymaniu wniosku właściwego organu zgodnie z ust. 2. 4. Do celów ust. 2 i 3, w stosownych przypadkach, dostawcy paliw lotniczych, podmioty zajmujące się obsługą paliw, operatorzy statków powietrznych i wszelkie inne strony, których dotyczą zgłoszone trudności, dostarczają organowi zarządzającemu unijnym portem lotniczym, na żądanie i bez zbędnej zwłoki, wszelkie niezbędne informacje oraz współpracują z organem zarządzającym unijnym portem lotniczym przy stwierdzaniu zgłoszonych trudności i podejmowaniu niezbędnych działań w celu zaradzenia im. 5. Właściwy organ lub właściwe organy przekazują Agencji bez zbędnej zwłoki wszystkie istotne informacje dostarczone na mocy ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, aby umożliwić Agencji sporządzenie sprawozdania technicznego, o którym mowa w art. 13.			Art. 1 pkt 3 Art. 66h ustawy – Prawo lotnicze Art. 66h. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405, są przekazywane zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu przez podmiot zajmujący się obsługą paliw w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub przez operatora statku powietrznego na wniosek tego zarządzającego lotniskiem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wniosku.
Art. 7	Promowanie dostaw wodoru i energii elektrycznej w unijnych portach lotniczych 1. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, dostawcy paliw lotniczych i podmioty zajmujące się obsługą paliw współpracują, w stosownych przypadkach, ze swoimi państwami członkowskimi w celu przygotowania krajowych ram polityki	N		

	rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych objętych zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 (16). 2. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, dostawcy paliw lotniczych i podmioty zajmujące się obsługą paliw, w stosownych przypadkach, zgodnie z krajowymi ramami polityki, o których mowa w ust. 1, po przyjęciu takich ram, współpracują i podejmują wysiłki, by ułatwiać dostęp operatorów statków powietrznych do wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych głównie do napędu statków powietrznych oraz by zapewnić infrastrukturę i usługi niezbędne do dostarczania, magazynowania i uzupełniania takiego wodoru lub energii elektrycznej w celu tankowania lub ładowania statków powietrznych, w stosownych przypadkach zgodnie z krajowymi ramami polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. 3. Do dnia 31 marca 2025 r., a następnie co dwa lata, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi składają właściwym organom i Agencji sprawozdania na temat postępów w realizacji istniejących projektów dotyczących ich odpowiednich unijnych portów lotniczych i realizujących którąkolwiek z inicjatyw, o których mowa w ust. 2. Sprawozdania te zawierają informacje, które są publicznie dostępne lub które można podać do wiadomości publicznej, w tym, w stosownych przypadkach, prognozy dotyczące wielkości i rodzaju produkcji i dostaw wodoru i energii elektrycznej dla operatorów statków powietrznych w unijnym porcie lotniczym, a także plany rozmieszczenia infrastruktury i usług ładowania i tankowania, w przypadku gdy takie plany zostały przyjęte.			
Art. 8	Obowiązki sprawozdawcze operatorów statków powietrznych 1. Do dnia 31 marca każdego roku sprawozdawczego, a po raz pierwszy w roku 2025, operatorzy statków powietrznych przekazują właściwym organom i Agencji następujące informacje w odniesieniu do danego okresu sprawozdawczego: a) łączną ilość paliwa lotniczego, wyrażoną w tonach, uzupełnionego w każdym unijnym porcie lotniczym; b) ilość paliwa lotniczego potrzebnego rocznie, wyrażoną w tonach, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze; c) roczną niezatankowaną ilość w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze, którą zgłasza się jako 0 (zero), jeżeli roczna niezatankowana ilość jest ujemna lub nie przekracza 10 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie;	N		

	d) roczną zatankowaną ilość, wyrażoną w tonach, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze, wynikającą z przestrzegania mających zastosowanie przepisów bezpieczeństwa paliwowego na podstawie art. 5 ust. 2; e) łączną ilość SAF, wyrażoną w tonach, zakupionych od dostawców paliw lotniczych na potrzeby wykonywania lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych; f) w przypadku każdego zakupu SAF – nazwę dostawcy paliwa lotniczego, zakupioną ilość wyrażoną w tonach, proces konwersji, właściwości i pochodzenie surowców wykorzystywanych do produkcji oraz emisje SAF w całym cyklu życia, a w przypadku gdy jeden zakup obejmuje różne rodzaje SAF o różnych właściwościach, z podaniem tych informacji dla każdego rodzaju SAF; g) łączną liczbę wykonanych lotów objętych niniejszym rozporządzeniem rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, wyrażoną liczbą lotów i godzinami lotu. 2. Sprawozdanie przedstawia się zgodnie z wzorami zawartymi w załączniku II. 3. Sprawozdanie jest weryfikowane przez niezależnych audytorów zgodnie z wymogami określonymi w art. 14 i 15 dyrektywy 2003/87/WE oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy.			
Art. 9	Zgłaszanie wykorzystania SAF przez operatorów statków powietrznych 1. Operatorzy statków powietrznych nie mogą ubiegać się o korzyści wynikające z wykorzystania tej samej partii SAF w ramach więcej niż jednego systemu dotyczącego gazów cieplarnianych. Współczynnik emisji do celów wykorzystywania SAF w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) ustanowiono w załączniku IV do dyrektywy 2003/87/WE lub w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie art. 14 tej dyrektywy. Do celów przydziału uprawnień w ramach EU ETS stosuje się dyrektywę 2003/87/WE. Do celów przydziału uprawnień zarezerwowanych na uzupełnienie SAF w ramach EU ETS stosuje się art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE. Wraz ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 8, operatorzy statków powietrznych przedstawiają Agencji: a) oświadczenie co do systemów dotyczących gazów	N		

	cieplarnianych, w których to systemach uczestniczą i mogą zgłaszać SAF; b) oświadczenie, że nie zgłosili oni tych samych partii SAF w ramach więcej niż jednego systemu dotyczącego gazów cieplarnianych; oraz c) informacje na temat uczestnictwa w unijnych, krajowych lub regionalnych systemach wsparcia finansowego, które umożliwiają operatorom statków powietrznych uzyskanie rekompensaty kosztów zakupionych SAF, oraz informacje na temat tego, czy ta sama partia SAF otrzymała wsparcie w ramach więcej niż jednego systemu wsparcia finansowego. 2. Do celów zgłaszania wykorzystania SAF na podstawie art. 8 niniejszego rozporządzenia lub w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych dostawcy paliw lotniczych dostarczają operatorom statków powietrznych nieodpłatnie stosowne dokładne informacje dotyczące danego okresu sprawozdawczego, jak najszybciej a w każdym razie nie później niż w dniu 14 lutego każdego roku sprawozdawczego. 3. Operator statku powietrznego może zwrócić się do dostawcy paliwa lotniczego z wnioskiem o dostarczenie mu informacji, o których mowa w ust. 2, w związku z innymi obowiązkami sprawozdawczymi, w tym obowiązkami wynikającymi z prawa krajowego. Dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje nieodpłatnie. Jeżeli wniosek dotyczy informacji za okres, który już się zakończył w chwili złożenia wniosku, dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje w terminie 90 dni od daty złożenia wniosku. Jeżeli wniosek dotyczy informacji za okres sprawozdawczy, który nie zakończył się jeszcze w momencie złożenia wniosku, operator statku powietrznego dokłada starań, aby złożyć wniosek co najmniej 45 dni przed końcem tego okresu. Dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje w terminie 45 dni od zakończenia tego okresu.			
Art. 10	Obowiązki sprawozdawcze dostawców paliw lotniczych Do dnia 14 lutego każdego roku sprawozdawczego, a po raz pierwszy w roku 2025, dostawcy paliw lotniczych zgłaszają w unijnej bazie danych, o której mowa w art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001, następujące informacje dotyczące danego okresu sprawozdawczego: a) ilość paliwa lotniczego, wyrażoną w tonach, dostarczonego w każdym unijnym porcie lotniczym;	T	Art. 4 pkt 3 lit. b i c	Art. 2 ust. 1 pkt 33a i 39 lit. c ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 33a) unijna baza danych – unijną bazę danych, o której mowa w art. 31a ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2018/2001”, umożliwiającą monitorowanie: a) obrotu innymi paliwami odnawialnymi, biopaliwami ciekłymi, ciekłymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu, gazowymi paliwami węglowymi

	b) ilość SAF, wyrażoną w tonach, dostarczonych w każdym unijnym porcie lotniczym i w odniesieniu do każdego rodzaju SAF, jak wyszczególniono w lit. c); c) proces konwersji, właściwości i pochodzenie surowca wykorzystywanego do produkcji oraz emisje w całym cyklu życia każdego rodzaju SAF dostarczanego w unijnych portach lotniczych; d) zawartość związków aromatycznych i naftalenów wyrażoną jako procent objętości oraz zawartość siarki wyrażoną jako procent masy w danej partii dostarczonego paliwa lotniczego, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze i na poziomie Unii, ze wskazaniem całkowitej objętości i masy każdej partii oraz metody badania zastosowanej do pomiaru zawartości każdej substancji w danej partii; e) wartość energetyczną paliwa lotniczego i SAF, dostarczanych do każdego unijnego portu lotniczego w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne ramy prawne i administracyjne na poziomie krajowym w celu zapewnienia, aby informacje wprowadzane przez dostawców paliw lotniczych do tej unijnej bazy danych były dokładne oraz aby były weryfikowane i poddane audytowi zgodnie z art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001. Agencja i właściwe organy mają dostęp do tej unijnej bazy danych. Agencja wykorzystuje zawarte w tej bazie informacje po ich zweryfikowaniu na poziomie danego państwa członkowskiego zgodnie z art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001.			pochodzącymi z recyklingu i biokomponentami zawartymi w paliwach, paliwach lotniczych lub paliwach żeglugowych stosowanych we wszystkich rodzajach transportu, które kwalifikują się do zaliczenia na poczet realizacji celów określonych w art. 23 ust. 1 i art. 23b ust. 1, b) obowiązków sprawozdawczych dostawców paliwa lotniczego, o których mowa w art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/2405”; 39) c) art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu;
Art. 11	Właściwy organ 1. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz za nakładanie kar pieniężnych na operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i dostawców paliw lotniczych. Państwa członkowskie informują Komisję i Agencję o tym, jaki właściwy organ lub właściwe organy zostały przez nie wyznaczone. 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich właściwe organy wykonywały swoje zadania w zakresie nadzoru i egzekwowania stosowania niniejszego rozporządzenia w sposób bezstronny i przejrzysty oraz niezależny od operatorów statków powietrznych, dostawców paliw lotniczych i organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi. Państwa członkowskie zapewniają również, aby ich właściwe organy posiadały niezbędne zasoby i zdolności do	T	Art. 1 pkt 1, art. 3 pkt 2, art. 4 pkt 2 i 10	Art. 21 ust. 2 pkt 31 ustawy – Prawo lotnicze 31) sprawowanie nadzoru nad stosowaniem zharmonizowanych przepisów dotyczących upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. (...), przez: a) operatorów statków powietrznych w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia nr 2023/2405 i osoby, o których mowa w art. 2 ust. 3 tego rozporządzenia, które dokonały powiadomienia, o którym mowa w tym przepisie, zwanych dalej „operatorami statków powietrznych”; b) organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi w rozumieniu art. 3 pkt 2 rozporządzenia nr 2023/2405.”; Art. 400k w ust. 2 pkt 1b ustawy – Prawo ochrony środowiska 1b) przyjmowanie programów priorytetowych, po uprzednim ich zaopiniowaniu przez

skutecznego i terminowego wykonywania zadań powierzonych im na mocy niniejszego rozporządzenia. 3. Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich współpracują i wymieniają wszelkie istotne informacje w celu zapewnienia skutecznego wykonania i przestrzegania niniejszego rozporządzenia. 4. Agencja przesyła właściwym organom zagregowane dane dotyczące operatorów statków powietrznych, unijnych portów lotniczych i ich odpowiednich organów zarządzających oraz dostawców paliw lotniczych, dla których organy te są właściwe zgodnie z ust. 5, 6 i 7. 5. Odpowiedzialne państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy, wyznaczone zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, są odpowiedzialne za danego operatora statków powietrznych, określa się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 748/2009 (17). W przypadku operatorów statków powietrznych nieprzypisanych do państwa członkowskiego w tym rozporządzeniu odpowiedzialne państwo członkowskie określa się zgodnie z zasadami ustanowionymi w art. 18a dyrektywy 2003/87/WE. Komisja może wspierać państwa członkowskie w procesie przypisywania. W tym celu Komisja może zwrócić się o pomoc do Eurocontrolu i może zawrzeć w tym celu odpowiednie porozumienia z Eurocontrollem. 6. Odpowiedzialne państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy wyznaczone zgodnie z ust. 1 są odpowiedzialne za dany organ zarządzający unijnym portem lotniczym, określa się na podstawie odpowiedniej jurysdykcji terytorialnej tego unijnego portu lotniczego. 7. Odpowiedzialnym państwem członkowskim, którego właściwy organ lub właściwe organy wyznaczone zgodnie z ust. 1 są odpowiedzialne za danego dostawcę paliwa lotniczego, jest państwo członkowskie, w którym dostawca paliwa lotniczego ma główne miejsce prowadzenia działalności. 8. W przypadku dostawców paliw lotniczych, którzy nie mają głównego miejsca prowadzenia działalności w państwie członkowskim, odpowiedzialnym państwem członkowskim jest to państwo, w którym dostawca paliwa lotniczego dostarczył najwięcej paliwa lotniczego w 2023 r. lub w pierwszym roku dostarczania paliwa lotniczego na rynku Unii, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. Taki dostawca paliwa lotniczego może zwrócić się do właściwego		ministra właściwego do spraw klimatu, a w przypadku programów priorytetowych dotyczących przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. (...), oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw – także przez ministra właściwego do spraw energii oraz ministra właściwego do spraw transportu; Art. 400k w ust. 2 pkt 6 ustawy – Prawo ochrony środowiska 6) sporządzanie sprawozdania i informacji, o których mowa w art. 12 ust. 10 akapit trzeci rozporządzenia 2023/2405, oraz przekazywanie ich do wiadomości publicznej w terminach, o których mowa w tym przepisie. Art. 1 ust. 1 pkt 7 i art. 28ya ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych „7) wykonywania obowiązków związanych z realizacją dostaw SAF. Art. 28ya. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki jest odpowiedzialny za: 1) wykonywanie zadań, obowiązków oraz korzystanie z uprawnień określonych w sposób wiążący dla organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405, odnoszących się do dostawcy paliwa lotniczego, 2) zarządzanie dostępem dostawców paliw lotniczych niebędących podmiotem certyfikowanym do unijnej bazy danych, 3) weryfikację poprawności informacji, o których mowa w art. 30c, oraz informacji wynikających z obowiązków sprawozdawczych, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2023/2405, wprowadzanych do unijnej bazy danych przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawców paliw lotniczych. 4) współpracę z Komisją Europejską i Agencją Unii Europejskiej do spraw Bezpieczeństwa Lotniczego w zakresie niezbędnym do wykonywania obowiązków określonych w rozporządzeniu 2023/2405 odnoszących się do dostawcy paliwa lotniczego; 5) współpracę z Komisją Europejską w zakresie funkcjonowania unijnej bazy danych w odniesieniu do podmiotów, dostawców i informacji, o których mowa w pkt 3.
---	--	--

	organu z uzasadnionym wnioskiem o przypisanie go do innego państwa członkowskiego, w przypadku gdy w tym państwie członkowskim dostarczył największą liczbę udziałów swojego paliwa lotniczego w ciągu dwóch lat poprzedzających złożenie wniosku. Decyzję o ponownym przypisaniu podejmuje się w terminie sześciu miesięcy od złożenia wniosku przez dostawcę paliwa lotniczego, za zgodą właściwych organów państwa członkowskiego ponownego przypisania, i przekazuje się ją bez zbędnej zwłoki Agencji i Komisji. Decyzję tę stosuje się od początku okresu sprawozdawczego następującego po dniu jej przyjęcia.			
Art. 12	Egzekwowanie 1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wykonywania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszać i uwzględniać w szczególności charakter, czas trwania, powtarzanie się i wagę naruszenia. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach do dnia 31 grudnia 2024 r., a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą. 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statku powietrznego niewypełniający obowiązków określonych w art. 5 podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszać i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę przez łączną roczną niezatankowaną ilość. Operatora statku powietrznego można zwolnić z kary pieniężnej, jeżeli udowodni, że nie wypełnił obowiązków określonych w art. 5 w wyniku wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności, które były poza jego kontrolą i których skutków nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych działań. 3. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy organ zarządzający unijnym portem lotniczym, który nie podejmuje niezbędnych działań w celu zaradzenia brakowi odpowiedniego dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF zgodnie z art. 6 ust. 3, podlegał karze pieniężnej. 4. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie wypełnia obowiązków określonych w art. 4	T	Art. 1 pkt 5-7, art. 3 pkt 3 i 4, art. 4 pkt 13	Art. 209uo ustawy – Prawo lotnicze Art. 209uo. 1. Operator statku powietrznego, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w złotych w wysokości dwukrotności kwoty stanowiącej iloczyn rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości w rozumieniu art. 3 pkt 26 rozporządzenia nr 2024/2045 paliwa lotniczego określonej w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 8 tego rozporządzenia, za rok poprzedzający. 2. Prezes Urzędu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej roczną średnią cenę paliwa lotniczego za tonę oraz metodykę zastosowaną do ustalania tej ceny, na podstawie informacji podawanych przez EASA zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w terminie do dnia 31 grudnia każdego roku, za poprzedni rok kalendarzowy. Roczna średnia cenę paliwa lotniczego za tonę ustala się w złotych według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, a w przypadku gdy w tym roku Narodowy Bank Polski nie ogłasza średniego kursu euro w dniu 31 stycznia – według średniego kursu euro ogłoszonego w najbliższej po tej dacie tabeli kursów Narodowego Banku Polskiego, w roku ogłoszenia obwieszczenia. 3. Prezes Urzędu umarza postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, jeżeli operator statku powietrznego udowodni, że nie zrealizował obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w wyniku okoliczności, o których mowa w art. 12 ust. 2 tego rozporządzenia. 4. Operator statku powietrznego, który nie przedstawił Prezesowi Urzędu sprawozdania, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł. 5. Zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu, który w terminie, o którym mowa w art. 66g, nie dostarczy Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega

dotyczących udziałów minimalnych SAF, podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszaająca i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną SAF za tonę przez ilość paliwa lotniczego niespełniającego wymogu udziałów minimalnych, o których mowa w art. 4 i załączniku I. 5. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie wypełnia obowiązków określonych w art. 4 dotyczących udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych oraz w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. – średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych, podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszaająca i wynosić co najmniej dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia różnicy między roczną średnią ceną syntetycznego paliwa lotniczego a ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego za tonę przez ilość paliw lotniczych niespełniających wymogu udziałów minimalnych, o których mowa w art. 4 i załączniku I. Przy ustalaniu kary pieniężnej dotyczącej średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych państwa członkowskie uwzględniają wszelkie kary pieniężne dotyczące udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych, którym to karom podlega już dany dostawca paliwa lotniczego w odniesieniu do danego okresu, o którym mowa w niniejszym ustępie, w celu uniknięcia podwójnego karania. 6. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, któremu udowodniono, że dostarczył wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje dotyczące właściwości lub pochodzenia SAF dostarczonych przez niego na podstawie art. 9 ust. 2 i art. 10, podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszaająca i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną SAF za tonę przez ilość paliwa lotniczego, w odniesieniu do którego dostarczono wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje. 7. W decyzji o nałożeniu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 2, 4, 5 i 6 niniejszego artykułu, właściwy organ lub właściwe organy wyjaśniają metodykę zastosowaną do ustalania cen paliwa lotniczego, SAF i syntetycznego paliwa lotniczego na unijnym rynku paliwa lotniczego. Metodyka ta musi się opierać na weryfikowalnych i obiektywnych kryteriach, w tym kryteriach z najnowszego dostępnego sprawozdania technicznego, o którym	karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł. 6. Zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu, który nie podjął wszelkich niezbędnych działań, o których mowa w art. 6 ust. 3 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł. 7. Podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub operator statku powietrznego, który na żądanie zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu nie dostarczy temu zarządzającemu lotniskiem w terminie, o którym mowa w art. 66h, posiadanych informacji, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł. Art. 209w ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un oraz art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej. Art. 209w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia ustawy – Prawo lotnicze Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209a ust. 2, art. 209b, art. 209c ust. 2 w zakresie naruszeń, o których mowa w pkt 3.2–3.6, 3.9 i 3.10 załącznika nr 3 do ustawy, art. 209e, art. 209f, art. 209l, art. 209m, art. 209ua–209uf, art. 209ul, art. 209um lub art. 209uo ust. 4–7 i 9, Prezes Urzędu bierze pod uwagę: Art. 209w ust. 5 i 6 ustawy – Prawo lotnicze 5. Karę pieniężną, o której mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, uiszcza się w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. 6. Prezes Urzędu przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu. Art. 209y ustawy – Prawo lotnicze Art. 209y. 1. Należności z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa, z wyjątkiem należności z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, które stanowią przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. 2. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu, ministrowi właściwemu do spraw klimatu i Prezesowi Urzędu informację o wpłatach z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, dokonanych w danym roku kalendarzowym, do dnia 31 marca roku
--	---

mowa w art. 13. 8. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w danym okresie sprawozdawczym stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do wypełniania obowiązku określonego w art. 4 dotyczącego udziałów minimalnych SAF lub syntetycznych paliw lotniczych, w kolejnym okresie sprawozdawczym oprócz wypełnienia obowiązku za ten okres sprawozdawczy dostarczył na rynek ilość odpowiedniego paliwa równą tym brakom. Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego następujące przepisy stosuje się do syntetycznych paliw lotniczych w okresach od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. oraz od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.: a) każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do wypełniania obowiązku określonego w art. 4 dotyczącego średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych, przed końcem okresu od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. oprócz wypełnienia obowiązku za ten okres dostarcza na rynek także ilość syntetycznego paliwa lotniczego równą tym brakom; oraz b) każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do wypełniania obowiązku określonego w art. 4 dotyczącego średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych, przed końcem następnego okresu sprawozdawczego oprócz wypełnienia obowiązku za ten okres dostarcza na rynek także ilość syntetycznego paliwa lotniczego równą tym brakom. Wypełnienie obowiązków, o których mowa w akapitach pierwszym i drugim niniejszego ustępu, nie zwalnia dostawcy paliwa lotniczego z obowiązku zapłaty kar pieniężnych określonych w ust. 4 i 5. 9. Państwa członkowskie wprowadzają na poziomie krajowym niezbędne ramy prawne i administracyjne, aby zapewnić wypełnienie obowiązków i pobieranie kar pieniężnych. 10. Państwa członkowskie starają się zapewnić, aby dochody uzyskiwane z kar pieniężnych lub równowartość finansowa tych dochodów były wykorzystywane do celów wspierania projektów w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF, produkcji SAF lub mechanizmów umożliwiających zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami		następującego po roku, którego dotyczy informacja. Art. 401 ust. 7 pkt 21 ustawy – Prawo ochrony środowiska 21) wpływy z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 10–14 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz art. 209uo ust. 1, 4-7 i 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.) Art. 401c ust. 9d ustawy – Prawo ochrony środowiska 9d. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 21, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, jednak nie więcej niż o 1,5 % tych przychodów, przeznacza się na dofinansowanie przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405 oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw. Art. 33 ust. 1 pkt 2c i 2d ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 2c) będąc podmiotem wytwarzającym, importującym lub nabywającym wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF lub dostawcą paliw lotniczych, odmawia przedstawienia informacji lub dokumentów, o których mowa w art. 28ye; 2d) wprowadza w błąd Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w zakresie przedstawianych na jego żądanie informacji lub dokumentów, o których mowa w art. 28ye; Art. 33 ust. 1 pkt 6a ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 6a) będąc podmiotem realizującym Narodowy Cel Wskaźnikowy wystawił poświadczenie dla biokomponentów, z wyłączeniem biokomponentów wytworzonych w procesie współwodornienia oraz biokomponentów wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405, zawartych w paliwach, które zostały wykorzystane przez ten podmiot do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1; Art. 33 ust. 1 pkt 10-15 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 10) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie wykonał obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405 w odniesieniu do minimalnego udziału: a) SAF, b) syntetycznego paliwa lotniczego; 11) będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405 w odniesieniu do dostarczenia zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym, na wniosek tego zarządzającego, w terminie określonym w art. 28fy wszelkich niezbędnych informacji; 12) będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie przekazał informacji zgodnie z w art. 9
--	--	--

	lotniczymi. W przypadku gdy takie dochody są przydzielane do budżetu ogólnego państwa członkowskiego, uznaje się, że państwo członkowskie spełniło wymogi akapitu pierwszego, jeżeli wdraża strategię wsparcia finansowego w celu wspierania projektów w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF, produkcji SAF lub strategii wspierających mechanizmy umożliwiające zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi, o wartości co najmniej równej dochodom uzyskanym z kar pieniężnych. Do dnia 25 września 2026 r., a następnie co pięć lat, państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej sprawozdanie na temat wykorzystania zagregowanych dochodów uzyskanych z kar pieniężnych oraz informacje na temat poziomu wydatków przydzielonych na projekty w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF, produkcji SAF lub strategii wspierających mechanizmy umożliwiające zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi.		ust. 2 i 3 rozporządzenia 2023/2405; 13) będąc dostawcą paliw lotniczych, przekazał wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405; 14) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie wprowadził do unijnej bazy danych informacji zgodnie z art. 10 rozporządzenia 2023/2405; 15) będąc podmiotem realizującym Narodowy Cel Wskaźnikowy, podmiotem wytwarzającym, importującym lub nabywającym wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF lub dostawcą paliw lotniczych, nie wprowadził do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 30c, lub wprowadził nieprawdziwe dane. Art. 33 ust. 8c-8f ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 8c. Wysokość kary pieniężnej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 10: 1) lit. a, oblicza się według wzoru: $K_{saf} = 2 \times C \times W \times (U - S + B)$ gdzie poszczególne symbole oznaczają: K_{saf} – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł], C – różnicę pomiędzy roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 28yb ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t], W – ilość paliw lotniczych dostarczonych samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu, operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym, znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez podmiot podlegający karze w danym okresie sprawozdawczym, wyrażoną w tonach [t], U – udział SAF, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, na dany okres sprawozdawczy, wyrażony w procentach [%], S – udział SAF w całym paliwie lotniczym dostarczonym samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3, B – udział SAF brakujący do osiągnięcia udziału, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, w poprzednim okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3;
--	---	--	--

			2) lit. b, oblicza się według wzoru: $K_{\text{synt}} = 2 \times C_s \times W \times (U_s - S_s + B_s)$ gdzie poszczególne symbole oznaczają: K_{synt} – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł], C_s – różnicę pomiędzy roczną średnią ceną syntetycznych paliw lotniczych a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 28yb ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t], W – ilość paliw lotniczych dostarczonych samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze w danym okresie sprawozdawczym, wyrażoną w tonach [t], U_s – udział syntetycznych paliw lotniczych, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, na dany okres sprawozdawczy, wyrażony w procentach [%], S_s – udział syntetycznych paliw lotniczych w całym paliwie lotniczym dostarczonym samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3, B_s – udział syntetycznych paliw lotniczych brakujący do osiągnięcia udziału, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, w poprzednim okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3. 8d. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 12, kara pieniężna wynosi od 5000 zł do 50 000 zł 8e. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 13, wysokość kary pieniężnej oblicza się według wzoru: $K = 2 \times (C - W_o) \times F$ gdzie poszczególne symbole oznaczają: K – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł], C – różnicę pomiędzy roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 28yb ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t],
--	--	--	--

				Wo – współczynnik wynoszący 43 gigadżuli na tonę [GJ/t], F – wartość energetyczną paliw lotniczych lub SAF, w odniesieniu do których dostawca paliw lotniczych przekazał wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje, wyrażoną w gigadżulach [GJ], 8f. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 14, kara pieniężna wynosi od 10 000 zł do 100 000 zł. Art. 33 ust. 11 i 11a ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 11. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 1–9, stanowią dochód budżetu państwa. 11a. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 10–15 stanowią przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Art. 33 ust. 14-16 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 14. Kary pieniężne wymierzone przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki uiszczą się na rachunek Urzędu Regulacji Energetyki, z wyjątkiem kar wymierzanych na podstawie ust. 1 pkt 10–15, które uiszczą się na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. 15. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w ust. 1 pkt 10-15, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu. 16. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedstawia ministrowi właściwemu do spraw klimatu, ministrowi właściwemu do spraw transportu i Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki informację o wpłatach z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 10–15, dokonanych w danym roku kalendarzowym, do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy informacja.
Art. 13	Gromadzenie i publikowanie danych 1. Co roku Agencja publikuje sprawozdanie techniczne na podstawie sprawozdań, o których mowa w art. 7, 8 i 10, i przekazuje je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Sprawozdanie to zawiera co najmniej następujące informacje: a) zagregowaną ilość SAF zakupionych przez operatorów statków powietrznych na poziomie Unii na potrzeby lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze; b) zagregowaną ilość SAF i syntetycznych paliw lotniczych, dostarczonych na poziomie Unii, w podziale na poszczególne	N		

	państwa członkowskie i poszczególne unijne porty lotnicze. Sprawozdanie zawiera ilość i rodzaj surowców wykorzystywanych na poziomie Unii, w podziale na poszczególne państwa członkowskie i poszczególne unijne porty lotnicze, a także analizę zdolności dostawców paliw lotniczych do spełnienia wymogów dotyczących udziałów minimalnych określonych w załączniku I; c) w miarę możliwości ilość dostarczonych SAF w państwach trzecich, z którymi Unia lub Unia i jej państwa członkowskie zawarły umowę regulującą wykonywanie przewozów lotniczych, oraz w innych państwach trzecich, w których takie informacje są publicznie dostępne; d) stan rynku, w tym informacje o cenach, oraz tendencje w produkcji i wykorzystywaniu SAF w Unii i w poszczególnych państwach członkowskich oraz, w miarę możliwości, w państwach trzecich, z którymi Unia lub Unia i jej państwa członkowskie zawarły umowę regulującą wykonywanie przewozów lotniczych, oraz w innych państwach trzecich, w tym informacje na temat zmian różnic cen między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi; f) stopień wypełnienia obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia przez każdego operatora statku powietrznego i dostawcę paliwa lotniczego w okresie sprawozdawczym; g) pochodzenie i właściwości każdego rodzaju SAF i właściwości wodoru dla lotnictwa dotyczące zrównoważoności, zakupionych przez operatorów statków powietrznych na potrzeby lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych; h) średnią łączną zawartość związków aromatycznych i naftalenów wyrażoną jako procent objętości oraz zawartość siarki wyrażoną jako procent masy w dostarczonym paliwie lotniczym, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze i na poziomie Unii; i) postępy w realizacji projektów w unijnych portach lotniczych realizujących inicjatywy, o których mowa w art. 7 ust. 3. 2. Przy sporządzaniu tego sprawozdania Agencja może konsultować się z ekspertami z państw członkowskich.			
Art. 14	System oznakowania ekologicznego 1. Ustanawia się dobrowolny system oznakowania ekologicznego umożliwiający pomiar efektywności środowiskowej lotów. 2. Oznakowania wydane na podstawie niniejszego artykułu mają zastosowanie do operatorów statków powietrznych objętych	N		

zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych. W przypadku gdy operator statku powietrznego występuje z wnioskiem o wydanie oznakowania na podstawie niniejszego artykułu, występuje o takie oznakowanie dla wszystkich swoich lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych. Operatorzy statków powietrznych mogą wystąpić z wnioskiem o wydanie oznakowań na podstawie niniejszego artykułu również dla swoich lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, kończących się w unijnych portach lotniczych. W przypadku gdy operator statku powietrznego występuje z wnioskiem o wydanie oznakowania zgodnie z niniejszym akapitem, występuje o takie oznakowanie dla wszystkich swoich lotów kończących się w unijnych portach lotniczych. 3. Oznakowania wydane na podstawie niniejszego artykułu poświadczają poziom efektywności środowiskowej danego lotu na podstawie informacji, o których mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu. Poziom efektywności środowiskowej lotu określa się na podstawie średniej efektywności środowiskowej lotów wykonywanych przez danego operatora statku powietrznego na określonej trasie w poprzednim odpowiednim regularnym okresie w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia (EWG) nr 95/93. Oznakowania wydawane na podstawie niniejszego artykułu zawierają następujące informacje: a) oczekiwany ślad węglowy w przeliczeniu na pasażera, wyrażony przy użyciu wskaźników, takich jak kilogramy CO₂ na pasażera, w okresie ważności oznakowania; b) oczekiwana niskoemisyjność w przeliczeniu na kilometr, wyrażona przy użyciu wskaźników, takich jak kilogramy CO₂ na pasażera na kilometr, w okresie ważności oznakowania. 4. Agencja określa oczekiwany ślad węglowy w przeliczeniu na pasażera oraz oczekiwana niskoemisyjność w przeliczeniu na kilometr lotu na podstawie znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki oraz na podstawie informacji od operatorów statków powietrznych na temat wszystkich lub niektórych z następujących elementów: a) rodzaje statków powietrznych, średnia liczba pasażerów i ładunków, uzupełnione w razie potrzeby szacunkami dotyczącymi tych elementów, takimi jak średnie współczynniki obciążenia dla			
--	--	--	--

	określonej trasy w danym okresie; oraz b) wydajność paliwa wykorzystywanego w lotach wykonywanych przez operatora statku powietrznego określana na podstawie uzupełniania paliwa i przy użyciu wskaźników, takich jak łączna ilość uzupełnionych SAF, odsetek względem łącznego uzupełnionego paliwa, jakość i pochodzenie, skład i emisje w całym cyklu życia wynikające z wykorzystania paliwa obliczone dla danego lotu. 5. Oznakowania wydane na podstawie niniejszego artykułu są ważne przez ograniczony okres nieprzekraczający jednego roku, określony w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 11 lit. c). Wraz z oznakowaniem operator statku powietrznego wyraźnie prezentuje okres ważności oznakowania. 6. Na wniosek operatora statku powietrznego Agencja dla każdego lotu lub zestawu lotów wykonywanych na tych samych warunkach wydaje oznakowania na podstawie informacji, o których mowa w ust. 3, i na podstawie znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki oraz elementów, o których mowa w ust. 4. Agencja może zażądać od operatora statku powietrznego dostarczenia dodatkowych informacji niezbędnych do wydania oznakowania. W przypadku gdy operator statku powietrznego nie przedłoży wszystkich informacji niezbędnych Agencji do wydania wnioskowanego oznakowania, Agencja odrzuca wniosek. Operator statku powietrznego może wnieść odwołanie od decyzji Agencji podjętych na podstawie niniejszego ustępu oraz ust. 7 niniejszego artykułu. Takie odwołanie wnosi się do komisji odwoławczej, o której mowa w art. 105 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (18) w terminie 10 dni od powiadomienia o decyzji. Stosuje się art. 106 i 107, art. 108 ust. 2 i 3 oraz art. 111, 112, 113 i 114 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Każda decyzja Agencji na podstawie niniejszego ustępu podejmowana jest bez zbędnej zwłoki. 7. Agencja dokonuje okresowego przeglądu zmian elementów, na podstawie których wydano oznakowanie dla każdego lotu lub zestawu lotów wykonywanych na tych samych warunkach. Jeżeli Agencja stwierdzi, że oznakowanie nie jest już odpowiednie, po umożliwieniu operatorowi przedstawienia swojego stanowiska, uchyla istniejące oznakowanie lub wydaje nowe oznakowanie. Agencja informuje operatora statku powietrznego o swojej decyzji.			
--	--	--	--	--

Operator statku powietrznego niezwłocznie dostosowuje odpowiednio prezentację oznakowania. 8. Operatorzy statków powietrznych, którym przyznano oznakowanie zgodnie z ust. 6, prezentują oznakowanie zawierające informacje, o których mowa w ust. 3 akapit drugi. Oznakowanie musi być łatwo dostępne i zrozumiałe. Oznakowanie jest prezentowane w sposób umożliwiający klientom łatwe porównanie efektywności środowiskowej lotów wykonywanych przez różnych operatorów statków powietrznych na tej samej trasie. W przypadku gdy operator statku powietrznego prezentuje oznakowanie w punkcie sprzedaży lub w jakimkolwiek innym punkcie kontaktu z klientami, czyni to w odniesieniu do wszystkich lotów objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. 9. W celu sfinansowania kosztów usługi świadczonej przez Agencję wydanie oznakowania na wniosek operatora statku powietrznego podlega opłacie. Dochody uzyskane z takich opłat stanowią inne dochody w rozumieniu art. 120 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i są traktowane jako dochody przeznaczone na określony cel i mają zostać przydzielone przez Agencję na pokrycie tych kosztów. Stosuje się art. 126 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Wysokość opłaty określa się zgodnie z art. 126 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139. 10. W ramach swoich zadań w dziedzinie ochrony środowiska określonych w art. 87 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja przyczynia się do szerzenia wiedzy na temat istnienia systemu oznakowania ustanowionego na mocy niniejszego artykułu. 11. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania przepisów określonych w niniejszym artykule Komisja przyjmuje, do dnia 1 stycznia 2025 r., akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki, o której mowa w ust. 4, bazującej na najlepszych dostępnych danych naukowych, w szczególności danych dostarczonych przez Agencję, w tym metodyki dotyczącej stosowania szacunków, o których mowa w ust. 4 lit. a); b) procedury, zgodnie z którą operatorzy statków powietrznych mają dostarczać Agencji odpowiednie informacje na potrzeby wydania oznakowania, oraz procedury wydawania tego oznakowania przez Agencję, w tym terminu, w którym Agencja ma podjąć decyzję zgodnie z ust. 6; c) okresu ważności oznakowań wydanych na podstawie niniejszego			
---	--	--	--

	artykułu, który to okres nie może przekraczać jednego roku; d) warunków, na jakich Agencja ma przeprowadzić przegląd, o którym mowa w ust. 7; e) procedury, o której mowa w ust. 7, zgodnie z którą Agencja może uchylić istniejące oznakowania lub wydać nowe oznakowanie; f) wzorów prezentacji oznakowań wydanych na podstawie niniejszego artykułu; g) zapewnienia łatwego dostępu do wszystkich wydanych oznakowań w formacie nadającym się do odczytu maszynowego; h) możliwości i warunków, na jakich operatorzy statków powietrznych mogą prezentować, bez stosowania oznakowania na podstawie niniejszego artykułu, wszelkie informacje dotyczące efektywności środowiskowej podobne do informacji, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 3. 12. Do dnia 1 lipca 2027 r. Komisja zidentyfikuje i oceni zmiany w funkcjonowaniu systemu oznakowania ustanowionego na mocy niniejszego artykułu, a także ewentualne ulepszenia lub dodatkowe środki w odniesieniu do takiego systemu, w szczególności w celu ustanowienia obowiązkowego systemu oznakowania ekologicznego, który będzie obejmował wszystkie aspekty efektywności środowiskowej lotów lub zestawu lotów oraz różne środki dekarbonizacji stosowane przez operatorów statków powietrznych, w pełnej zgodności z prawem Unii. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające główne ustalenia z oceny przeprowadzonej zgodnie z niniejszym ustępem. W stosownych przypadkach Komisja może dołączyć do tego sprawozdania wnioski ustawodawczy.			
Art. 15	Mechanizmy elastyczności 1. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1, w okresie od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. w każdym okresie sprawozdawczym dostawca paliwa lotniczego może dostarczać udziały minimalne SAF określone w załączniku I jako średnią ważoną wszystkich paliw lotniczych dostarczonych przez niego w unijnych portach lotniczych w danym okresie sprawozdawczym. 2. Do dnia 1 lipca 2024 r. Komisja zidentyfikuje i oceni zmiany w produkcji i dostawach SAF na unijnym rynku paliwa lotniczego,	N		

	a także oceni ewentualne ulepszenia lub dodatkowe środki w odniesieniu do istniejącego mechanizmu elastyczności SAF, o którym mowa w ust. 1, takie jak ustanowienie lub uznanie systemu zbywalności w odniesieniu do SAF w celu umożliwienia dostaw paliwa w Unii bez fizycznego podłączenia do miejsca zaopatrzenia, z myślą o dalszym ułatwianiu dostaw i upowszechniania SAF na potrzeby lotnictwa w okresie elastyczności. Taki ewentualny system, obejmujący elementy systemu „book and claim”, mógłby umożliwić operatorom statków powietrznych lub dostawcom paliw zakup SAF w drodze uzgodnień umownych z dostawcami paliw lotniczych oraz rozliczanie wykorzystania SAF w unijnych portach lotniczych. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające główne ustalenia z oceny przeprowadzonej zgodnie z niniejszym ustępem, któremu towarzyszyć będzie, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy.			
Art. 16	Procedura komitetowa 1. Komisję wspomaga Komitet ds. RefuelEU Aviation, zwany dalej „komitetem”. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N		
Art. 17	Sprawozdania i przegląd 1 Do dnia 1 stycznia 2027 r., a następnie co cztery lata, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia. 2. Sprawozdanie to zawiera szczegółową ocenę zmian rynku paliw lotniczych oraz wpływu tych zmian na funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego Unii, w tym na konkurencyjność i konektywność, w szczególności w przypadku wysp i terytoriów oddalonych, oraz na opłacalność ograniczenia emisji w całym cyklu życia. W sprawozdaniu ocenia się również potrzeby w zakresie inwestycji, zatrudnienia i szkoleń oraz badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF. Ponadto w sprawozdaniu przedstawia się informacje na temat postępów technologicznych w obszarze badań naukowych i innowacji w przemyśle lotniczym istotnych dla SAF,	N		

	w tym dotyczących ograniczenia emisji innych niż emisje CO₂ lub technologii bezpośredniego wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza. 3. W sprawozdaniu ocenia się ewentualną potrzebę zmiany zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, definicji SAF, paliw kwalifikowalnych i udziałów minimalnych określonych w art. 4 i załączniku I oraz poziomu kar pieniężnych. W sprawozdaniu ocenia się ewentualne rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w celu objęcia nim innych źródeł energii i innych rodzajów paliw syntetycznych zdefiniowanych w dyrektywie (UE) 2018/2001, z należyтым uwzględnieniem zasady neutralności technologicznej. W sprawozdaniu ocenia się również zgodność z celem dekarbonizacji transportu lotniczego w przypadku inicjatyw, ulepszeń i dodatkowych środków mających na celu dalsze ułatwianie i promowanie zwiększonych dostaw i szerszego upowszechnienia paliw lotniczych innych niż paliwa typu „drop-in”, a także w przypadku powiązanych usług, infrastruktury i technologii, przy jednoczesnym zachowaniu równych warunków działania. 4. W sprawozdaniu rozważa się ewentualne uwzględnienie mechanizmów wspierających produkcję i uzupełnianie SAF, w tym gromadzenie i wykorzystywanie środków finansowych, oraz służących ograniczeniu negatywnego wpływu niniejszego rozporządzenia na konektywność i konkurencyjność. W sprawozdaniu rozważa się, czy takie mechanizmy powinny obejmować mechanizmy finansowe i inne mechanizmy służące zniwelowaniu różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi. 5. W sprawozdaniu ocenia się wpływ zwolnień przyznanych na podstawie art. 5 na funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego. W miarę możliwości sprawozdanie zawiera informacje na temat zmian w zakresie polityki w odpowiednich państwach trzecich, w tym w kontekście ich wielostronnych i dwustronnych umów z Unią lub z Unią i jej państwami członkowskimi, a także na temat rozwoju ewentualnych ram polityki na poziomie ICAO w zakresie dostaw i uzupełniania SAF. W sprawozdaniu ocenia się konkurencyjność unijnych przewoźników lotniczych i unijnych węzłów lotniczych względem ich konkurentów w odpowiednich państwach trzecich, a także ewentualne zmiany tras, w szczególności polegające na przesunięciu ruchu w kierunku węzłów lotniczych w państwach trzecich prowadzące do ucieczki emisji. W szczególności w przypadku braku			
--	--	--	--	--

	na poziomie międzynarodowym obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania SAF podczas lotów międzynarodowych mającego podobny poziom ambicji w porównaniu z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu lub w przypadku braku opracowanych na poziomie międzynarodowym mechanizmów umożliwiających zapobieganie ryzyku ucieczki emisji i zakłóceń konkurencji w lotnictwie międzynarodowym, Komisja do dnia 31 grudnia 2026 r. w razie potrzeby rozważy ukierunkowane mechanizmy służące zapobieganiu takim skutkom, w tym, w stosownych przypadkach, objęcie lotnictwa międzynarodowego mechanizmem dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ ustanowionym na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956 (19), a także inne rodzaje środków uwzględniających fakt, że miejsce docelowe danego lotu jest zlokalizowane poza terytorium Unii. 6. Sprawozdanie zawiera szczegółowe informacje dotyczące egzekwowania niniejszego rozporządzenia. W sprawozdaniu rozważa się, czy konieczna jest zmiana niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, jakie zmiany należy rozważyć, zgodnie z ewentualnymi ramami polityki na poziomie ICAO w zakresie wykorzystania SAF. W ramach pierwszego sprawozdania lub wcześniej w formie odrębnego sprawozdania przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie Komisja ocenia możliwe środki mające na celu optymalizację składu paliwa w paliwach lotniczych. 7. Przy sporządzaniu tego sprawozdania Komisja może, co najmniej 6 miesięcy przed przyjęciem, skonsultować się z państwami członkowskimi.			
Art. 18	Wejście w życie Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r. Art. 4, 5, 6, 8 i 10 stosuje się jednak od dnia 1 stycznia 2025 r.	N		
ZALĄCZNIK I	Udziały SAF, o których mowa w art. 4 a) Od dnia 1 stycznia 2025 r. – co roku udział minimalny SAF na poziomie 2 %; b) od dnia 1 stycznia 2030 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 6 %, z czego:	N		

	(i) w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. - średni udział syntetycznych paliw lotniczych w całym okresie na poziomie 1,2 %, z czego co roku udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 0,7 %; (ii) w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. - średni udział syntetycznych paliw lotniczych w całym okresie na poziomie 2,0 %, z czego co roku udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 1,2 % w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2033 r. i na poziomie 2,0 % w okresie od dnia 1 stycznia 2034 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.; c) od dnia 1 stycznia 2035 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 20 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 5 %; d) od dnia 1 stycznia 2040 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 34 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 10 %; e) od dnia 1 stycznia 2045 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 42 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 15 %; f) od dnia 1 stycznia 2050 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 70 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 35 %.			
ZAŁĄCZNIK II	Wzór na potrzeby sprawozdawczości operatorów statków powietrznych	N		

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68)		
Jedn. red.	Treść przepisu projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art. 1 pkt 1	W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 21 w ust. 2 w pkt 30 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 31 w brzmieniu: „31) sprawowanie nadzoru nad stosowaniem zharmonizowanych przepisów dotyczących upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2023/2405”, przez: a) operatorów statków powietrznych w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia nr 2023/2405 i osoby, o których mowa w art. 2 ust. 3 tego rozporządzenia, które dokonały powiadomienia, o którym mowa w tym przepisie, zwanych dalej „operatorami statków powietrznych”, b) organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi w rozumieniu art. 3 pkt 2 rozporządzenia nr 2023/2405.”	Do wskazanych w art. 21 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, w pkt 31 dodano kompetencje wynikające z wyznaczenia Prezesa ULC jako organu właściwego, który będzie odpowiedzialny za egzekwowanie stosowania rozporządzenia 2023/2405/UE.
Art. 1 pkt 2	w art. 21a: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 66e ust. 1, art. 145a ust. 1, art. 191 ust. 5 i art. 193 ust. 1 i 2, przedstawiane Prezesowi Urzędu dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być składane w języku angielskim.”, b) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 66e ust. 1, art. 193 ust. 1 i 2, dokumenty, o których mowa w art. 201a ust. 1 i 2, a także zawiadomienie Prezesa Urzędu, o którym mowa w art. 196b ust. 1, mogą być kopiami.”;	W związku z tym, że większość postępowań w przedmiocie tymczasowego zwolnienia, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2023/2405/UE, będzie dotyczyła zagranicznych operatorów statków powietrznych, w art. 21a ustawy – Prawo lotnicze wprowadzono zmiany ust. 1 i 4 umożliwiające składanie wniosków i dokumentów w postępowaniu w języku angielskim, a także dopuszczono możliwość, by ww. wnioski i dokumenty były kopiami.

Art. 1 pkt 3	po art. 66b dodaje się art. 66c–66i w brzmieniu: „Art. 66c. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o traktowaniu portu lotniczego nieobjętego zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 zgodnie z art. 2 ust. 2 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Art. 66d. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem będącym portem lotniczym nieobjętym zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o traktowaniu tego portu lotniczego jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, jeżeli zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia. Art. 66e. 1. Prezes Urzędu, na wniosek operatora statku powietrznego, w drodze decyzji administracyjnej, rozstrzyga o tymczasowym zwolnieniu z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, albo o przedłużeniu zwolnienia z tego obowiązku, jeżeli zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 2023/2405, uwzględniając wytyczne, o których mowa w art. 5 ust. 11 tego rozporządzenia. 2. Domniemywa się, że wniosek, o którym mowa w ust. 1, został złożony zgodnie z zasadami reprezentacji lub przez osobę należycie umocowaną. 3. Operator statku powietrznego może złożyć wniosek, o którym mowa w ust. 1, również za pomocą systemu teleinformatycznego EASA dotyczącego zrównoważonego rozwoju, co jest równoznaczne ze złożeniem tego wniosku do Prezesa Urzędu. 4. Decyzję administracyjną w przedmiocie tymczasowego zwolnienia albo przedłużenia tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, a także pisma w postępowaniu administracyjnym w tych sprawach doręcza się na adres poczty elektronicznej – w przypadku gdy wnioskodawca wskaże taki adres do doręczeń, albo w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu. 5. W sprawach dotyczących tymczasowego zwolnienia albo przedłużenia tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, 1795 i 1826). 6. Prezes Urzędu cofa tymczasowe zwolnienie albo przedłużenie tego zwolnienia, o których mowa w ust. 1, w przypadku i na zasadach określonych w art. 5 ust. 9 rozporządzenia nr 2023/2405. Art. 66f. 1. Prezes Urzędu, w ramach nadzoru nad realizacją obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, może żądać od operatora statku powietrznego przedstawienia dokumentów lub informacji służących weryfikacji realizacji tego obowiązku. 2. Dokumenty lub informacje, o których mowa w ust. 1, mogą być przekazywane w języku polskim lub angielskim. Na wniosek Prezesa Urzędu dokumenty i informacje przekazywane w innym języku powinny zostać przetłumaczone przez operatora statku	<u>Dodanie art. 66c w ustawie – Prawo lotnicze</u> W celu realizacji zadań państwa członkowskiego UE, o których mowa w art. 2 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia 2023/2405/UE, wprowadzono procedurę uznania przez Prezesa ULC za unijny port lotniczy w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE portu lotniczego nieobjętego zakresem tego rozporządzenia. <u>Dodanie art. 66d w ustawie – Prawo lotnicze</u> W celu realizacji zadań państwa członkowskiego UE, o których mowa w art. 2 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia 2023/2405/UE, wprowadzono procedurę uznania przez Prezesa ULC za unijny port lotniczy w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE portu lotniczego nieobjętego zakresem tego rozporządzenia, na wniosek tego portu lotniczego. <u>Dodanie art. 66e w ustawie – Prawo lotnicze</u> W projektowanym art. 66e ustawy – Prawo lotnicze wskazano na zakres zadań Prezesa ULC związanych z wykonaniem rozporządzenia 2023/2405/UE, w szczególności z podejmowaniem rozstrzygnięć o tymczasowym zwolnieniu operatora statku powietrznego z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE. W proponowanym przepisie wprowadzono również rozwiązania szczególne wynikające z charakteru postępowań administracyjnych, które będą prowadzone w przedmiotowym zakresie. <u>Dodanie art. 66f w ustawie – Prawo lotnicze</u> Projektowany art. 66f ustawy – Prawo lotnicze wprowadza możliwość żądania przez Prezesa ULC dokumentów i informacji od operatora statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405/UE, w celu dokonania oceny przestrzegania obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia. <u>Dodanie art. 66g w ustawie – Prawo lotnicze</u> W projektowanym art. 66g ustawy – Prawo lotnicze określono termin, w jakim organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi w rozumieniu art. 3 pkt 2 rozporządzenia 2023/2405/UE będą obowiązane przedstawić informacje, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405/UE. <u>Dodanie art. 66h w ustawie – Prawo lotnicze</u> W projektowanym art. 66h ustawy – Prawo lotnicze określono termin, w jakim podmiot zajmujący się obsługą paliwa lub operator statku powietrznego, który nie dostarczy zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym albo lotniskiem traktowanym jako unijny port lotniczy informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE, będzie obowiązany przedstawić temu zarządzającemu informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE. <u>Dodanie art. 66i w ustawie – Prawo lotnicze</u>
---------------------	--	---

	powietrznego na język polski albo angielski. 3. W celu wykazania realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, operator statku powietrznego jest obowiązany przechowywać dokumenty lub informacje, o których mowa w ust. 1, przez okres 5 lat od dnia wykonania lotu. Art. 66g. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405, są przekazywane Prezesowi Urzędu w terminie 21 dni od dnia doręczenia wniosku, o którym mowa w tym przepisie. Art. 66h. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405, są przekazywane zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu przez podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub przez operatora statku powietrznego na wniosek tego zarządzającego lotniskiem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wniosku. Art. 66i. 1. Podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu dostarczają operatorowi statku powietrznego, na jego żądanie, dokumenty lub informacje niezbędne do przygotowania przez niego zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405 należytego uzasadnienia nieosiągnięcia progu określonego w art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, w terminie wskazanym przez operatora statku powietrznego, nie krótszym niż 21 dni. 2. Wykaz dokumentów i informacji, o których mowa w ust. 1, określają wytyczne Komisji Europejskiej, o których mowa w art. 5 ust. 11 rozporządzenia nr 2023/2405.”	W projektowanym art. 66i ustawy – Prawo lotnicze określono, w przypadku podmiotu zajmującego się obsługą paliwa lub zarządzającego lotniskiem, obowiązek przekazywania operatorowi statku powietrznego, na jego żądanie, dokumentów i informacji niezbędnych do przygotowania uzasadnienia niespełnienia warunku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE.
Art. 1 pkt 4	w art. 67c w ust. 2 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.)”	Zmiana ma charakter tylko i wyłącznie redakcyjny.
Art. 1 pkt 5	po art. 209un dodaje się art. 209uo w brzmieniu: „Art. 209uo. 1. Operator statku powietrznego, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w złotych w wysokości dwukrotności kwoty stanowiącej iloczyn rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości w rozumieniu art. 3 pkt 26 rozporządzenia nr 2023/2405 paliwa lotniczego określonej w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 8 tego rozporządzenia, za rok poprzedzający. 2. Prezes Urzędu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej roczną średnią cenę paliwa lotniczego za tonę oraz metodykę zastosowaną do ustalania tej ceny, na podstawie informacji podawanych przez EASA zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w terminie do dnia 31 grudnia	W odniesieniu do operatorów statków powietrznych wymiar kary pieniężnej określony w projektowanym art. 209uo ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze został wskazany bezpośrednio w art. 12 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405/UE. Mimo, że art. 12 ust. 2 tego rozporządzenia określa, że kara jest nakładana za naruszenie obowiązków, o których mowa w art. 5 tego rozporządzenia, to należy wskazać, że zasadniczym obowiązkiem, za naruszenie którego nałożenie ww. kary jest uzasadnione (biorąc pod uwagę znaczny stopień jej uciążliwości), jest wyłącznie ten określony w art. 5 ust. 1 ww. rozporządzenia. Rozszerzenie zakresu stosowania ww. kary na pozostałe ustępy art. 5 (naruszenia obowiązków) byłoby nieuzasadnione ze względu na zaburzenie zasady jej proporcjonalności w stosunku do ciężaru tych naruszeń. Natomiast przy określaniu wysokości kary pieniężnej nakładanej na organ zarządzający unijnym portem lotniczym kierowano się zasadą, że sankcje powinny być sprawiedliwe, adekwatne do wagi naruszenia, przy zachowaniu jednolitych standardów traktowania podmiotów oraz celów, dla których

każdego roku, za poprzedni rok kalendarzowy. Roczna średnią cenę paliwa lotniczego za tonę ustala się w złotych według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, a w przypadku gdy w tym roku Narodowy Bank Polski nie ogłasza średniego kursu euro w dniu 31 stycznia – według średniego kursu euro ogłoszonego w najbliższej po tej dacie tabeli kursów Narodowego Banku Polskiego, w roku ogłoszenia obwieszczenia. 3. Prezes Urzędu umarza postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, jeżeli operator statku powietrznego udowodni, że nie zrealizował obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, w wyniku okoliczności, o których mowa w art. 12 ust. 2 tego rozporządzenia. 4. Operator statku powietrznego, który nie przedstawił Prezesowi Urzędu sprawozdania, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł. 5. Zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu, który w terminie, o którym mowa w art. 66g, nie dostarczy Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł. 6. Zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu, który nie podjął wszelkich niezbędnych działań, o których mowa w art. 6 ust. 3 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł. 7. Podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub operator statku powietrznego, który na żądanie zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu nie dostarczy temu zarządzającemu lotniskiem w terminie, o którym mowa w art. 66h, posiadanych informacji, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł. 8. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 7, Prezes Urzędu wymierza po uzyskaniu od zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu pisemnego zawiadomienia o naruszeniu, o którym mowa w ust. 7. Do zawiadomienia ten zarządzający lotniskiem dołącza dokumenty potwierdzające naruszenie, o którym mowa w ust. 7, wraz z opisem tego naruszenia. 9. Podmiot zajmujący się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405 lub zarządzający lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 albo traktowanym jako unijny port lotniczy w rozumieniu tego przepisu, który nie dostarczy operatorowi statku powietrznego w terminie określonym zgodnie z art. 66i ust. 1 dokumentów lub	zostały wprowadzone, tj. powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Projekt przewiduje także: - mechanizm ustalania oraz ogłaszania ocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę w celu skalkulowania wysokości kary za naruszenie projektowanych obowiązków w zakresie dotyczącym operatorów statków powietrznych oraz organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi, - możliwość nałożenia kary pieniężnej na operatorów statków powietrznych za niespełnianie obowiązku informacyjnego określonego w art. 8 tego rozporządzenia, - możliwość nałożenia kary na podmiot zajmujący się obsługą paliwa lub operatora statku powietrznego, który nie dostarczy zarządzającemu lotniskiem informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE (ust. 7 i 8 w art. 209uo ustawy – Prawo lotnicze), - możliwość nałożenia kary na podmiot zajmujący się obsługą paliwa lub zarządzającego lotniskiem (zarówno będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu rozporządzenia jak i traktowanym jako unijny port lotniczy), który nie dostarczył operatorowi statku powietrznego informacji służących do przygotowania uzasadnienia, o którym mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia 2023/2405UE (ust. 9 i 10 w art. 209uo ustawy – Prawo lotnicze).
--	--

	informacji niezbędnych do przygotowania przez tego operatora zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 2023/2405 należytego uzasadnienia nieosiągnięcia progu określonego w art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł. 10. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 9, Prezes Urzędu wymierza po uzyskaniu od operatora statku powietrznego pisemnego zawiadomienia o naruszeniu obowiązku, o którym mowa w ust. 9. Do zawiadomienia operator statku powietrznego dołącza dokumenty potwierdzające naruszenie, o którym mowa w ust. 9, wraz z opisem tego naruszenia.”	
Art. 1 pkt 6	w art. 209w: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un oraz art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, nakłada Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.”, b) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Nakładając kary pieniężne, o których mowa w art. 209a ust. 2, art. 209b, art. 209c ust. 2 w zakresie naruszeń, o których mowa w pkt 3.2–3.6, 3.9 i 3.10 załącznika nr 3 do ustawy, art. 209e, art. 209f, art. 209l, art. 209m, art. 209ua–209uf, art. 209ul, art. 209um lub art. 209uo ust. 4–7 i 9, Prezes Urzędu bierze pod uwagę:”, c) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu: „5. Karę pieniężną, o której mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, uiszcza się w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. 6. Prezes Urzędu przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu.”	W konsekwencji dodania art. 209uo do ustawy – Prawo lotnicze, zmodyfikowano również odpowiednio art. 209w ust. 1 i 2 tej ustawy. Natomiast w wyniku zmian w ustawie o biokomponentach, w art. 209w ustawy – Prawo lotnicze dodano ust. 5 i 6, zgodnie z którymi kary pieniężne, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 tej ustawy, uiszcza się na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanego dalej „NFOŚiGW”, a Prezes Urzędu przekazuje NFOŚiGW informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 ustawy, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu.
Art. 1 pkt 7	art. 209y otrzymuje brzmienie: „Art. 209y. 1. Należności z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa, z wyjątkiem należności z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, które stanowią przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. 2. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu, ministrowi właściwemu do spraw klimatu i Prezesowi Urzędu informację o wpłatach z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9, dokonanych w danym roku kalendarzowym, do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy informacja.”;	Art. 209y ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze doprecyzowano o wskazanie, że należności z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 tej ustawy, będą stanowić przychód NFOŚiGW. W ust. 2 omawianego przepisu wskazano, że NFOŚiGW przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu, ministrowi właściwemu do spraw klimatu i Prezesowi ULC informację o wpłatach z tytułu kar pieniężnych dodanych w przedmiotowym projekcie, w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy informacja.

Art. 1 pkt 8	w załączniku nr 6 do ustawy: a) w objaśnieniach terminów użytych w załączniku po pkt 28c dodaje się pkt 28d w brzmieniu: „28d) rozporządzeniu nr 2023/2405 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation);”, b) w tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.13 dodaje się ust. 51 i 52 w brzmieniu: ” 51. Rozpatrzenie wniosku o traktowanie portu lotniczego nieobjętego zakresem art. pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405 jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. pkt 1 tego rozporządzenia 52. Rozpatrzenie wniosku o tymczasowe zwolnienie z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2023/2405, albo o przedłużeniu zwolnienia z tego obowiązku	<u>Zmiany w załączniku nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze</u> Wprowadzono opłatę lotniczą za rozpatrzenie wniosku o traktowanie portu lotniczego nieobjętego zakresem art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE jako unijnego portu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405/UE. Wprowadzono również opłatę lotniczą za rozpatrzenie wniosku o tymczasowe zwolnienie z obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, a także opłatę lotniczą za rozpatrzenie wniosku o przedłużenie zwolnienia z tego obowiązku. Wysokość zaproponowanych stawek opłaty lotniczej jest uzasadniona kosztami Prezesa ULC związanymi z prowadzeniem postępowania w przedmiotowych zakresach.
Art. 2 pkt 1	W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 43) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 23r w ust. 3 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „Prezes Urzędu Dozoru Technicznego,” dodaje się wyrazy „Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego,”	Zmienia się art. 23r ust. 3 ustawy – Prawo energetyczne, w celu uwzględnienia Prezesa ULC w katalogu podmiotów, które w ramach realizacji zadań lub kontroli prowadzonych na zasadach i w trybach określonych w odrębnych przepisach, w tym przypadku w przepisach ustawy – Prawo lotnicze, kontrolują spełnienie obowiązku posiadania koncesji, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1–4 ustawy – Prawo energetyczne, wpisu do rejestru, o którym mowa w art. 32a ustawy – Prawo energetyczne, oraz zgłoszenia infrastruktury paliw ciekłych, o którym mowa w art. 43e ustawy – Prawo energetyczne.
Art. 2 pkt 2	2) w art. 35 po ust. 1c dodaje się ust. 1ca w brzmieniu: „1ca. Wniosek o udzielenie koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie paliw ciekłych, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g, powinien ponadto zawierać informacje o zamiarze sprzedaży przez wnioskodawcę i warunkach dostaw tych paliw ciekłych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży tych paliw z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. ...).”.	Projekt ustawy wprowadza również zmianę w przepisach dotyczących koncesji (dodawany ust. 1ca w art. 35 ustawy – Prawo energetyczne) polegającą na tym, że wniosek o udzielenie koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi i koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie benzyn lotniczych, paliw typu benzynowego do silników odrzutowych oraz paliw typu nafty do silników odrzutowych, będzie zawierać informacje o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw paliw ciekłych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży tych paliw ciekłych z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk. Przepis ten ma zapewnić Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki, zwanemu dalej „Prezesem URE”, dostęp do pełnych danych na temat dostawców paliw lotniczych na cele lotnicze w Polsce, co jest niezbędne do wykonywania zadań Prezesa URE jako organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, w stosunku do dostawców paliw lotniczych.

Art. 3 pkt 1	W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, 1080, 1812 i 1863) wprowadza się następujące zmiany: 1) w odnośniku nr 1 do ustawy w akapicie drugim w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu: „3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, Dz. Urz. UE L 2024/90126 z 26.02.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90825 z 16.10.2025).”	Zmiana ma charakter tylko i wyłącznie redakcyjny.
Art. 3 pkt 2	2) w art. 400k w ust. 2: a) pkt 1b otrzymuje brzmienie: „1b) przyjmowanie programów priorytetowych, po uprzednim ich zaopiniowaniu przez ministra właściwego do spraw klimatu, a w przypadku programów priorytetowych dotyczących przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/2405”, oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw – także przez ministra właściwego do spraw energii oraz ministra właściwego do spraw transportu;”, b) w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: „6) sporządzanie sprawozdania i informacji, o których mowa w art. 12 ust. 10 akapit trzeci rozporządzenia 2023/2405, oraz przekazywanie ich do wiadomości publicznej w terminach, o których mowa w tym przepisie.”	W art. 400k w ust. 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska zostanie zmieniony pkt 1b. Zmiana polega na przekazywaniu programów priorytetowych dotyczących SAF do zaopiniowania dodatkowo przez ministra właściwego do spraw energii oraz ministra właściwego do spraw transportu. Zmiana ma umożliwić ww. ministrom udział w kształtowaniu programów priorytetowych NFOŚiGW dotyczących SAF. Ponadto w art. 400k w ust. 2 tej ustawy zostanie dodany pkt 6, który do zadań Zarządu NFOŚiGW dodaje realizację obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 10 akapit trzeci rozporządzenia 2023/2405/UE. Obowiązek ten dotyczy podawania do publicznej wiadomości sprawozdań na temat wykorzystania zagregowanych dochodów uzyskanych z kar pieniężnych oraz informacji na temat poziomu wydatków przydzielonych na projekty w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF lub produkcji SAF. Obowiązek ten został przypisany do NFOŚiGW, ponieważ przychody z kar uzyskiwanych za niewypełnienie obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE będą stanowiły przychód NFOŚiGW. Pierwsze sprawozdanie NFOŚiGW sporządzi do dnia 25 września 2026 r., a następne co 5 lat.
Art. 3 pkt 3	3) w art. 401 w ust. 7 w pkt 20 w lit. c kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 21 i 22 w brzmieniu: „21) wpływy z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 10–14 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. ...); 22) wpływy z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 15 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.”	Projektowane w art. 401 ust. 7 pkt 21 i 22 ustawy – Prawo ochrony środowiska określają, że przychodami NFOŚiGW są także wpływy z tytułu kar pieniężnych wymierzanych na podstawie projektowanych art. 33 ust. 1 pkt 10–15 ustawy o biokomponentach oraz art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 ustawy – Prawo lotnicze.
Art. 3 pkt 4	w art. 401c: a) w ust. 9c we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 16–19” zastępuje się wyrazami „kwota przychodów,	art. 401c ust. 9d ustawy – Prawo ochrony środowiska wskazuje, że przychody, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 21 tej ustawy, po pomniejszeniu kosztów ich obsługi, przeznacza się na dofinansowanie przedsięwzięć i zadań dotyczących wytwarzania SAF oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój SAF. W konsekwencji

	o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 16–19 i 22”, b) po ust. 9c dodaje się ust. 9d w brzmieniu: „9d. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 21, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, jednak nie więcej niż o 1,5 % tych przychodów, przeznacza się na dofinansowanie przedsięwzięć i zadań w zakresie wytwarzania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405 oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój takich paliw.”, c) w ust. 10 i w ust. 11 w zdaniu pierwszym wyrazy „ust. 1–5 i 8–9c” zastępuje się wyrazami „ust. 1–5 i 8–9d”.	zmianie ulegają też odesłania w art. 401c ust. 9c, 10 i 11 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Dofinansowanie do obszarów wymienionych w art. 401c ust. 9d ustawy – Prawo ochrony środowiska będzie odbywać się w ramach programów priorytetowych zarządzanych przez NFOŚiGW. Środki na te cele będą pochodzić z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 10–14 ustawy o biokomponentach oraz art. 209uo ust. 1, 4–7 i 9 ustawy – Prawo lotnicze (art. 401c ust. 9d ustawy – Prawo ochrony środowiska). Przy czym na koszty obsługi tych przychodów ponoszonych przez NFOŚiGW może zostać przeznaczone maksymalnie 1,5 % tych przychodów. Mechanizm dofinansowujący przedsięwzięcia i zadania w zakresie wytwarzania SAF oraz badań naukowych i innowacji mających na celu rozwój tych paliw jest zgodny z art. 12 ust. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE. Jednocześnie konstrukcja tego mechanizmu sprawia, że ewentualne kary płacone przez dostawców paliw lotniczych będą wzmacniały rynek SAF (przez ww. działania), co w kolejnych latach ułatwi dostawcom paliw lotniczych spełnienie przez nich obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia 2023/2405/UE.
Art. 4 pkt 1	W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901) wprowadza się następujące zmiany: 1) w odnośniku nr 1 do ustawy w akapicie drugim w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu: „7) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, Dz. Urz. UE L 2024/90126 z 26.02.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90825 z 16.10.2025).”	Zmiana ma charakter redakcyjny.
Art. 4 pkt 2	2) w art. 1 w ust. 1 dodaje się pkt 7 w brzmieniu: „7) wykonywania obowiązków związanych z realizacją dostaw SAF.	W art. 1 w ust. 1 ustawy o biokomponentach dodaje się pkt 7, który rozszerza zakres przedmiotowy ustawy o określenie zasad wykonywania obowiązków związanych z realizacją dostaw SAF.
Art. 4 pkt 3	3) w art. 2 w ust. 1: a) w pkt 33 w lit. c tiret drugie otrzymuje brzmienie: „– art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu;”, b) pkt 33a otrzymuje brzmienie: „33a) unijna baza danych – unijną bazę danych, o której mowa w art. 31a ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82, z późn. zm.), zwanej dalej	W art. 2 ust. 1 ustawy o biokomponentach dokonuje się zmiany brzmienia dotychczasowego pkt 33, 33a, 39 i 40 oraz dodaje się dodatkowe pkt 42–48, w których zdefiniowano UDB, dostawcę paliw lotniczych, SAF, syntetyczne paliwa lotnicze, biopaliwa lotnicze, paliwa lotnicze, operatora statku powietrznego oraz unijny port lotniczy. Zostały również poprawione definicje uznanego systemu certyfikacji, świadectwa i poświadczenia, ze względu na dodanie art. 28b² wskazującego kryteria ograniczenia emisji dla ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu.

„dyrektywą 2018/2001”, umożliwiającą monitorowanie: a) obrotu innymi paliwami odnawialnymi, biopaliwami ciekłymi, ciekłymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu, gazowymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu i biokomponentami zawartymi w paliwach, paliwach lotniczych lub paliwach żeglugowych stosowanych we wszystkich rodzajach transportu, które kwalifikują się do zaliczenia na poczet realizacji celów określonych w art. 23 ust. 1 i art. 23b ust. 1, b) obowiązków sprawozdawczych dostawców paliw lotniczych, o których mowa w art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm., zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/2405”; c) w pkt 39 lit. c otrzymuje brzmienie: „c) art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu;”, d) w pkt 40 w lit. c tiret drugie otrzymuje brzmienie: „– art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu;”, e) w pkt 41 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 42–48 w brzmieniu: „42) dostawca paliw lotniczych – dostawcę paliwa lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 19 rozporządzenia 2023/2405, w tym mającego siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Turcji, posiadającego udzieloną przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesję na obrót paliwami ciekłymi lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, w zakresie co najmniej jednego z paliw lotniczych, który dostarcza te paliwa lotnicze samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 43) SAF – zrównoważone paliwa lotnicze (SAF) w rozumieniu art. 3 pkt 7 rozporządzenia 2023/2405; 44) syntetyczne paliwa lotnicze – syntetyczne paliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 12 rozporządzenia 2023/2405 będące innymi paliwami odnawialnymi; 45) biopaliwa lotnicze – biopaliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia 2023/2405 będące biokomponentami ciekłymi, w tym biokomponentami zaawansowanymi lub biokomponentami, które zostały wytworzone z surowców, o których mowa w części B załącznika nr 1 do ustawy, z wyjątkiem	
--	--

	biokomponentów wytworzonych z roślin spożywczych lub pastewnych; 46) paliwa lotnicze – paliwa lotnicze w rozumieniu art. 3 pkt 6 rozporządzenia 2023/2405 będące paliwami ciekłymi, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne; 47) operator statku powietrznego – operatora statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405 i osobę, o której mowa w art. 2 ust. 3 tego rozporządzenia, która dokonała powiadomienia, o którym mowa w tym przepisie; 48) unijny port lotniczy – unijny port lotniczy w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405 i port lotniczy traktowany jako unijny port lotniczy na podstawie decyzji, o której mowa w art. 66c albo art. 66d ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. ...).”	
Art. 4 pkt 4	4) w art. 23 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Minister właściwy do spraw klimatu określi, w drodze rozporządzenia: 1) wartość energetyczną poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, paliw lotniczych, wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, wodoru pochodzenia kopalnego i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, 2) sposób określania wartości energetycznej: a) eterów stanowiących dodatki do paliw lub paliw lotniczych, b) innych paliw odnawialnych z wyłączeniem wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu oraz gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu – biorąc pod uwagę konieczność ujednolicenia wskazań wartości energetycznej, stan wiedzy technicznej w tym zakresie, postanowienia właściwych norm oraz wartości określone w załączniku III do dyrektywy 2018/2001.”	W art. 23 ust. 3 ustawy o biokomponentach, stanowiącym przepis upoważniający, dokonano zmian wprowadzających do zakresu przedmiotowego aktu wykonawczego wydawanego na podstawie tego przepisu sprawy odnoszące się do wartości energetycznej paliw lotniczych. Zakres wskazanego upoważnienia ustawowego został rozszerzony o konieczność określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu określania wartości energetycznej dla dodatków do paliw lub paliw lotniczych w postaci eterów, innych paliw odnawialnych oraz ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu. Wytyczne do wydania aktu wykonawczego zostały również zaktualizowane – przewidziano w nich konieczność odniesienia się do wartości określonych w załączniku III do dyrektywy 2018/2001 (w projektowanym brzmieniu wskazano na konieczność wzięcia pod uwagę wartości określonych w załączniku do dyrektywy 2018/2001, rezygnując jednocześnie z odsyłania do załącznika do tej dyrektywy w jej wcześniejszym brzmieniu).
Art. 4 pkt 5	5) w art. 28a ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie: „5. Ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu i gazowe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu mogą być zaliczone podmiotowi realizującemu Narodowy Cel Wskaźnikowy na poczet realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1, wyłącznie wtedy, gdy spełniają warunek określony w ust. 1 pkt 3 oraz kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b². 6. Inne paliwa odnawialne mogą być zaliczone podmiotowi realizującemu Narodowy Cel Wskaźnikowy na poczet realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1, wyłącznie wtedy, gdy spełniają warunki określone w ust. 1 pkt 2 i 3 oraz kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b¹.”	W ustawie o biokomponentach w art. 28a dodano ust. 5 i 6, w art. 28b¹ zmieniono brzmienie ust. 1, a w art. 28c zmieniono brzmienie ust. 1a pkt 2 lit. b, w celu doprecyzowania regulacji w zakresie minimalnego poziomu redukcji emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, określając go na poziomie min. 70 %.
Art. 4 pkt	6) w art. 28b¹ ust. 1 otrzymuje brzmienie:	W ustawie o biokomponentach w art. 28a dodano ust. 5 i 6, w art. 28b¹ zmieniono brzmienie ust. 1, a w art. 28c zmieniono brzmienie ust. 1a pkt 2 lit. b, w celu

6	„1. Inne paliwa odnawialne spełniają kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, jeżeli ograniczenie emisji tych gazów wynosi co najmniej 70 %, ustalane zgodnie z metodyką określoną w załączniku do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/1185 z dnia 10 lutego 2023 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 poprzez ustanowienie minimalnego progu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w przypadku pochodzących z recyklingu paliw węglowych oraz poprzez określenie metodyki oceny ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, uzyskanego dzięki odnawialnym ciekłym i gazowym paliwom transportowym pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzącym z recyklingu paliwom węglowym (Dz. Urz. UE L 157 z 20.06.2023, str. 20).”	doprecyzowania regulacji w zakresie minimalnego poziomu redukcji emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, określając go na poziomie min. 70 %.
Art. 4 pkt 7	7) po art. 28b¹ dodaje się art. 28b² w brzmieniu: „Art. 28b². Ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu i gazowe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu spełniają kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, jeżeli ograniczenie emisji tych gazów wynosi co najmniej 70 %, ustalane zgodnie z metodyką określoną w załączniku do rozporządzenia, o którym mowa w art. 28b¹ ust. 1.”	Dodano także art. 28b² określający kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, określając je na minimalnym poziomie ograniczenia emisji wynoszącym 70 %. Dotychczas ustawa o biokomponentach odnosiła się w tej kwestii do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/1185 z dnia 10 lutego 2023 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 poprzez ustanowienie minimalnego progu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w przypadku pochodzących z recyklingu paliw węglowych oraz poprzez określenie metodyki oceny ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, uzyskanego dzięki odnawialnym ciekłym i gazowym paliwom transportowym pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzącym z recyklingu paliwom węglowym (Dz. Urz. UE L 157 z 20.06.2023, str. 20), jednak ze względu na wygaśnięcie delegacji do wydania ww. rozporządzenia delegowanego w związku ze zmianą art. 25 ust. 2 dyrektywy 2018/2001, zdecydowano się na wpisanie wartości określającej kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu na stałe w ustawie.
Art. 4 pkt 8	8) w art. 28c w ust. 1a w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie: „b) w art. 28b² – dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu.”	W ustawie o biokomponentach w art. 28a dodano ust. 5 i 6, w art. 28b¹ zmieniono brzmienie ust. 1, a w art. 28c zmieniono brzmienie ust. 1a pkt 2 lit. b, w celu doprecyzowania regulacji w zakresie minimalnego poziomu redukcji emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, określając go na poziomie min. 70 %.
Art. 4 pkt 9	9) w art. 28ea ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy, w przypadku poświadczeń wystawianych dla biokomponentów: 1) wytworzonych w procesie współwodornienia; 2) wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405/UE.”	W art. 28ea ust. 2 ustawy o biokomponentach uzupełnia się wyłączenie określonego w art. 28ea ust. 1 zakazu (zakaz wystawiania przez podmiot realizujący NCW poświadczeń dla biokomponentów zawartych w paliwach, które zostały wykorzystane przez ten podmiot do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1) wobec podmiotów realizujących NCW, w przypadku poświadczeń wystawianych dla biokomponentów wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405/UE. Zmiana ma zapewnić możliwość wystawiania przez podmioty realizujące NCW poświadczeń dla biokomponentów wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405/UE.

Art. 4 pkt 10	10) po rozdziale 4b dodaje się rozdział 4ba w brzmieniu: „Rozdział 4ba Obowiązki dotyczące SAF Art. 28ya. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki jest odpowiedzialny za: 1) wykonywanie zadań, obowiązków oraz korzystanie z uprawnień określonych w sposób wiążący dla organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405, odnoszących się do dostawców paliw lotniczych; 2) zarządzanie dostępem dostawców paliw lotniczych niebędących podmiotem certyfikowanym do unijnej bazy danych; 3) weryfikację poprawności informacji, o których mowa w art. 30c, oraz informacji wynikających z obowiązków sprawozdawczych, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2023/2405, wprowadzanych do unijnej bazy danych przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawców paliw lotniczych; 4) współpracę z Komisją Europejską i Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w zakresie niezbędnym do wykonywania obowiązków określonych w rozporządzeniu 2023/2405 odnoszących się do dostawców paliw lotniczych; 5) współpracę z Komisją Europejską w zakresie funkcjonowania unijnej bazy danych w odniesieniu do podmiotów, dostawców i informacji, o których mowa w pkt 3. Art. 28yb. 1. Minister właściwy do spraw klimatu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”: 1) roczną średnią cenę paliw lotniczych za tonę, 2) roczną średnią cenę SAF za tonę, 3) roczną średnią cenę syntetycznych paliw lotniczych za tonę, 4) różnicę między roczną średnią ceną SAF za tonę a roczną średnią ceną paliw lotniczych za tonę, 5) różnicę między roczną średnią ceną syntetycznych paliw lotniczych za tonę a roczną średnią ceną paliw lotniczych za tonę – na podstawie informacji podawanych przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405, w terminie do dnia 31 grudnia każdego roku, za poprzedni rok kalendarzowy. 2. Ceny, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3, ustala się w złotych według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, a w przypadku gdy w tym roku Narodowy Bank Polski nie ogłasza średniego kursu euro w dniu 31 stycznia – według średniego kursu euro ogłoszonego w	Po obecnym rozdziale 4b ustawy o biokomponentach dodaje się rozdział 4ba, który określa obowiązki dotyczące SAF. Art. 28ya ustawy o biokomponentach określa obowiązki Prezesa URE w zakresie SAF, czyniąc go organem odpowiedzialnym za administrację i zarządzanie dostępem do UDB przez tych dostawców paliw lotniczych, którzy ze względu na lokalizację w łańcuchu dostaw, nie są zobowiązani do posiadania certyfikatu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 37 ustawy o biokomponentach, oraz nakłada obowiązek weryfikacji poprawności informacji przekazywanych do UDB przez dostawców paliw lotniczych oraz przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF. W art. 28ya pkt 1 i 4 ustawy o biokomponentach poszerzono kompetencje Prezesa URE o wykonywanie zadań organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, w stosunku do dostawców paliw lotniczych, a także o współpracę z Komisją Europejską i Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w zakresie niezbędnym do wykonywania obowiązków organu właściwego. Poszerzenie kompetencji Prezesa URE o powyższe zadania jest związane z przypisaniem Prezesowi URE roli organu właściwego, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE, w zakresie dostawców paliw lotniczych. Art. 28yb ust. 1 ustawy o biokomponentach nakłada na ministra właściwego do spraw klimatu obowiązek corocznej publikacji, w drodze obwieszczenia, rocznej średniej ceny paliw lotniczych; rocznej średniej ceny SAF; rocznej średniej ceny syntetycznych paliw lotniczych; różnicy między roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych; różnicy między roczną średnią ceną syntetycznych paliw lotniczych a roczną średnią ceną paliw lotniczych. Publikowane ceny oraz różnice w tych cenach będą służyć do określania wysokości kar pieniężnych wymierzanych przez Prezesa URE. Ogłaszane ceny mają pochodzić ze sprawozdania EASA, co wynika ze wskazanego przez Komisję Europejską podejścia, które ma ujednolicić w całej UE wysokość wymierzanych kar. Sprawozdanie EASA jest publikowane na podstawie art. 13 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE. Ust. 2 w art. 28yb ustawy o biokomponentach określa, według jakiego kursu euro zostanie dokonane obliczenie tych cen, tj. średniego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w tabeli kursów na dzień 31 stycznia każdego roku, w którym następuje ogłoszenie obwieszczenia. Projektowany art. 28yc ustawy o biokomponentach wskazuje, że SAF może być zaliczony na poczet realizacji obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405/UE tylko wówczas, gdy: 1) nie był poprzednio zaliczony na poczet realizacji tych samych obowiązków przez ten sam lub inny podmiot zobowiązany oraz 2) w zależności od rodzaju paliwa SAF, są spełnione kryteria zrównoważonego rozwoju (KZR) i kryteria ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (GHG) zgodnie z poniższym zestawieniem:
----------------------	---	--

najbliższej po tej dacie tabeli kursów Narodowego Banku Polskiego, w roku ogłoszenia obwieszczenia. Art. 28yc. SAF może być zaliczony dostawcy paliw lotniczych na poczet realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, wyłącznie wtedy, gdy nie został wcześniej zaliczony na poczet realizacji tych obowiązków przez tego lub innego dostawcę paliw lotniczych, oraz: 1) spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju określone w art. 28ba–28bcb i art. 28bcc ust. 1 oraz kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b – w przypadku biopaliw lotniczych; 2) spełnia kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b¹ – w przypadku syntetycznych paliw lotniczych; 3) spełnia kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b² – w przypadku pochodzących z recyklingu węglowych paliw lotniczych w rozumieniu art. 3 pkt 9 rozporządzenia 2023/2405 będących ciekłymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu lub gazowymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu. Art. 28yd. Dokumentami potwierdzającymi spełnienie kryteriów, o których mowa w art. 28yc, są: 1) dokumenty, o których mowa w art. 28c ust. 1 pkt 1, 2 i 4, lub 2) dokument wystawiony przez podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy na podstawie dokumentów określonych w pkt 1. Art. 28ye. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki może żądać przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405, oraz w art. 30c, odpowiednio przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawców paliw lotniczych, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych. Art. 28yf. Informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405, są przekazywane zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym przez dostawcę paliw lotniczych, na wniosek tego zarządzającego lotniskiem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wniosku.”	a) KZR określone w art. 28ba–28bcb i art. 28bcc ust. 1 ustawy o biokomponentach oraz GHG określone w art. 28b tej ustawy – w przypadku biopaliw lotniczych, b) GHG określone w art. 28b¹ ustawy o biokomponentach – w przypadku syntetycznych paliw lotniczych, c) GHG określone w art. 28b² ustawy o biokomponentach – w przypadku pochodzących z recyklingu węglowych paliw lotniczych będących ciekłymi lub gazowymi paliwami węglowymi pochodzącymi z recyklingu. Projektowany art. 28yd pkt 1 ustawy o biokomponentach wskazuje, że dokumenty potwierdzające spełnienie kryteriów art. 28yc (umożliwiających zaliczenie SAF na poczet realizacji obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405/UE) są tożsame z dokumentami umożliwiającymi zaliczenie biokomponentów, innych paliw odnawialnych oraz ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu na poczet realizacji NCW, które zostały określone w art. 28c ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o biokomponentach. Natomiast art. 28yd pkt 2 tej ustawy przewiduje możliwość wykorzystania do zaliczenia ww. obowiązku także innych dokumentów wystawionych przez podmiot realizujący NCW. Taka możliwość została przewidziana ze względu na ewentualne wystąpienie przypadku, gdy dokument określony w art. 28c ust. 1 pkt 2, tj. poświadczenie, został już wykorzystany dla danej partii SAF na cel NCW, co sprawia, że poświadczenie to nie mogłoby zostać przedłożone przez dostawcę paliw lotniczych będącego podmiotem innym niż realizujący NCW. Dlatego umożliwiono przedstawienie dokumentu uwiarygadniającego zawartość SAF w paliwie lotniczym, wystawionego na podstawie dokumentów wymienionych w pkt 1 tego przepisu. W ustawie o biokomponentach dodaje się art. 28ye, na podstawie którego Prezes URE zostanie uprawniony do żądania przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE, oraz w art. 30c tej ustawy, przez podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawcę paliw lotniczych, z zachowaniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych. Takimi dokumentami mogą być przykładowo faktury potwierdzające nabycie odpowiednich wolumenów paliwa lotniczego, świadectwa jakości lub dokumenty przewidziane przez uznany system certyfikacji. Celem proponowanego przepisu jest zagwarantowanie Prezesowi URE dostępu do pełnej dokumentacji i informacji dotyczącej realizacji ww. obowiązków. Analogiczny przepis funkcjonuje obecnie m.in. w ustawie o biokomponentach (art. 28j) i ma zastosowanie od kilku lat do rozliczania przez Prezesa URE realizacji obowiązku NCW. Dodawany przepis będzie miał zastosowanie m.in. do weryfikacji przez Prezesa URE realizacji przez dostawców paliw lotniczych spoczywających na nich obowiązków. Projektowany art. 28yf ustawy o biokomponentach wskazuje, że informacje, o których mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405/UE, są przekazywane zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, przez dostawcę paliw lotniczych, na wniosek zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia
--	--

		nr 2023/2405/UE, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wniosku.
Art. 4 pkt 11	11) art. 30c otrzymuje brzmienie: „Art. 30c. Wytwórcy, przetwórcy, pośrednicy, podmioty sprowadzające, podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy, podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF oraz dostawcy paliw lotniczych wprowadzają do unijnej bazy danych informacje umożliwiające nadzór nad rynkiem biokomponentów, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub innych paliw odnawialnych, które zawierają dane określone w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/996 z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie zasad weryfikacji kryteriów zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz kryteriów niskiego ryzyka spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów.”	W art. 30c ustawy o biokomponentach zakres podmiotów zobowiązanych do przekazywania informacji umożliwiających nadzór nad rynkiem biokomponentów, ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i innych paliw odnawialnych zostaje uzupełniony, ze względu na rozszerzenie funkcjonalności UDB, o dostawców paliw lotniczych oraz podmioty wytwarzające, importujące lub nabywające wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa z dodatkiem SAF.
Art. 4 pkt 12	12) po art. 30c dodaje się art. 30d i art. 30e w brzmieniu: „Art. 30d. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki jest odpowiedzialny za: 1) zarządzanie dostępem podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy niebędących podmiotem certyfikowanym do unijnej bazy danych; 2) weryfikację poprawności informacji, o których mowa w art. 30c, wprowadzanych do unijnej bazy danych przez podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy; 3) współpracę z Komisją Europejską w zakresie funkcjonowania unijnej bazy danych w odniesieniu do podmiotów i informacji, o których mowa w pkt 2. Art. 30e. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki może żądać przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązku wprowadzania do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 30c, przez podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych.”	Dodawany art. 30d ustawy o biokomponentach określa obowiązki Prezesa URE w zakresie UDB w części dotyczącej realizacji NCW, czyniąc go organem odpowiedzialnym za administrację i zarządzanie dostępem do UDB przez podmioty realizujące NCW niebędące częścią uznanego systemu certyfikacji oraz nakłada obowiązek weryfikacji poprawności informacji przekazywanych do UDB podmioty realizujące NCW. W ustawie o biokomponentach dodaje się także art. 30e, na podstawie którego Prezes URE zostanie uprawniony do żądania przedstawienia dokumentów i informacji dotyczących realizacji obowiązków, o których mowa w art. 30c, przez podmioty realizujące NCW, z zachowaniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych. Celem proponowanego przepisu jest zagwarantowanie krajowemu administratorowi UDB dostępu do pełnej dokumentacji i informacji dotyczących obowiązków informacyjnych wynikających z art. 30c.
Art. 4 pkt 13	13) w art. 33: a) w ust. 1: – po pkt 2b dodaje się pkt 2c i 2d w brzmieniu: „2c) będąc podmiotem wytwarzającym, importującym lub nabywającym wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF lub dostawcą paliw lotniczych, odmawia przedstawienia informacji lub dokumentów, o których mowa w art. 28ye; 2d) wprowadza w błąd Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w zakresie przedstawianych na jego żądanie informacji lub dokumentów, o których mowa w art.	W art. 33 ust. 1 ustawy o biokomponentach rozszerza się katalog działań podlegających karze pieniężnej. Projektowany przepis ma na celu zapewnienie egzekucji obowiązków nakładanych na dostawcę paliw lotniczych, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7, art. 6 ust. 4, art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE, a także obowiązków dotyczących wprowadzenia informacji do UDB zgodnie z art. 30c ustawy o biokomponentach. Ponadto w art. 33 tej ustawy dodaje się ust. 8c–8f, które określają sposób obliczania i wysokość poszczególnych kar pieniężnych za niewykonanie lub naruszenie obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE. Ust. 8c i 8e wskazują sposób obliczania wysokości kar przez wzory – ust. 8c uwzględnia zarówno przypadek, gdy w poprzednim okresie sprawozdawczym dostawca paliw lotniczych wypełnił wymagany udział SAF, jak również przypadek, w którym w poprzednim okresie

28ye;”, – pkt 6a otrzymuje brzmienie: „6a) będąc podmiotem realizującym Narodowy Cel Wskaźnikowy wystawił poświadczenie dla biokomponentów, z wyłączeniem biokomponentów wytworzonych w procesie współuwodornienia oraz biokomponentów wykorzystywanych przez dostawcę paliw lotniczych do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405, zawartych w paliwach, które zostały wykorzystane przez ten podmiot do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1;”, – w pkt 9 w lit. e kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10–15 w brzmieniu: „10) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie wykonał obowiązków, o których mowa w art. 4 ust. 1 lub 7 rozporządzenia 2023/2405, w odniesieniu do minimalnego udziału: a) SAF, b) syntetycznych paliw lotniczych; 11) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405, w odniesieniu do dostarczenia zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym, na wniosek tego zarządzającego, w terminie, o którym mowa w art. 28yf, wszelkich niezbędnych informacji; 12) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie przekazał informacji zgodnie z art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2023/2405; 13) będąc dostawcą paliw lotniczych, przekazał wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405; 14) będąc dostawcą paliw lotniczych, nie wprowadził do unijnej bazy danych informacji zgodnie z art. 10 rozporządzenia 2023/2405; 15) będąc podmiotem realizującym Narodowy Cel Wskaźnikowy, podmiotem wytwarzającym, importującym lub nabywającym wewnątrzwspólnotowo SAF lub paliwa lotnicze z dodatkiem SAF lub dostawcą paliw lotniczych, nie wprowadził do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 30c, lub wprowadził nieprawdziwe dane.”, b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W przypadkach wymienionych w ust. 1 pkt 1–2d, 3a, 4a, 8–8b, 8d–8f i 15 kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, wynosi 5000 zł.”, c) ust. 8b otrzymuje brzmienie: „8b. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 5ab i 11, kara pieniężna wynosi 10 000 zł.”,	sprawozdawczym dany dostawca paliw lotniczych nie dostarczył wymaganego udziału SAF. Użyte w ust. 8c i 8e określenie „okres sprawozdawczy” odnosi się do definicji wskazanej w art. 3 pkt 23 rozporządzenia 2023/2405/UE. Ust. 8e określa wzór do wyliczenia kary za przekazanie wprowadzających w błąd lub niedokładnych informacji, przy czym w tym wzorze została zastosowana stała wartość (43 GJ/t), która odpowiada wartości energetycznej wskazanej w załączniku III do dyrektywy 2018/2001 dla paliwa do silników odrzutowych. Projektowane ust. 8d i 8f określają wysokość kary pieniężnej w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 12 i 14. Projektowany ust. 11a określa, że wpływy z tytułu kar, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 10–15 ustawy o biokomponentach będą stanowiły przychód NFOŚiGW, zaś ust. 14 precyzuje, że te kary będą uiszczane na rachunek NFOŚiGW. Kierowanie środków pieniężnych, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 10–14 ustawy o biokomponentach, na rachunek NFOŚiGW ma zapewnić ich identyfikowalność, ponieważ zgodnie z art. 12 ust. 10 rozporządzenia 2023/2405/UE państwa członkowskie UE starają się zapewnić, aby dochody uzyskiwane z kar pieniężnych były wykorzystywane do celów wspierania SAF. Dodawane ust. 15 i 16 określają obowiązki informacyjne Prezesa URE i NFOŚiGW. Przepisy te mają zapewnić sprawne egzekwowanie obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE. Wskazana w ust. 16 informacja dotyczy wpłat dokonanych w roku kalendarzowym poprzedzającym składaną informację, tj. informacja obejmuje wyłącznie dane dla wpłat dokonanych w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego. Wpłaty dokonane przed przedstawieniem informacji w tym samym roku (np. dokonane w styczniu tego samego roku) powinny być ujmowane w informacji przedstawianej w kolejnym roku.
---	--

d) po ust. 8b dodaje się ust. 8c–8f w brzmieniu: „8c. Wysokość kary pieniężnej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 10: 1) lit. a, oblicza się według wzoru: $K_{saf} = 2 \times C \times W \times (U - S + B)$ gdzie poszczególne symbole oznaczają: Ksaf – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł], C – różnicę między roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 28yb ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t], W – ilość paliw lotniczych dostarczonych samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, wyrażoną w tonach [t], U – udział SAF, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, na dany okres sprawozdawczy, wyrażony w procentach [%], S – udział SAF w całym paliwie lotniczym dostarczonym samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3, B – udział SAF brakujący do osiągnięcia udziału, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, w poprzednim okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3; 2) lit. b, oblicza się według wzoru: $K_{synt} = 2 \times C_s \times W \times (U_s - S_s + B_s)$ gdzie poszczególne symbole oznaczają: Ksynt – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł], Cs – różnicę między roczną średnią ceną syntetycznych paliw lotniczych a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 28yb ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t], W – ilość paliw lotniczych dostarczonych samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym	
---	--

	znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, wyrażoną w tonach [t], Us – udział syntetycznych paliw lotniczych, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, na dany okres sprawozdawczy, wyrażony w procentach [%], Ss – udział syntetycznych paliw lotniczych w całym paliwie lotniczym dostarczonych samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu operatorowi statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot podlegający karze, w danym okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3, Bs – udział syntetycznych paliw lotniczych brakujący do osiągnięcia udziału, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405, w poprzednim okresie sprawozdawczym, liczony według wartości energetycznej, wyrażony w procentach [%]; wartość energetyczną określa się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 3. 8d. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 12, kara pieniężna wynosi od 5000 zł do 50 000 zł. 8e. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 13, wysokość kary pieniężnej oblicza się według wzoru: $K = 2 \times (C \div Wo) \times F$ gdzie poszczególne symbole oznaczają: K – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł], C – różnicę między roczną średnią ceną SAF a roczną średnią ceną paliw lotniczych określoną w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 28yb ust. 1, opublikowanym w roku poprzedzającym dany okres sprawozdawczy, wyrażoną w złotych za tonę [zł/t], Wo – współczynnik wynoszący 43 gigadżule na tonę [GJ/t], F – wartość energetyczną paliw lotniczych lub SAF, w odniesieniu do których dostawca paliw lotniczych przekazał wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje, wyrażoną w gigadżulach [GJ]. 8f. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 14, kara pieniężna wynosi od 10 000 zł do 100 000 zł.”, e) w ust. 9 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) w zakresie pkt 2a–2d, 4a, 5, 5aa–5b, 6a, 8a, 8aa, 8d, 8e i 10–15 – Prezes Urzędu Regulacji Energetyki.”,	
--	--	--

	f) ust. 11 otrzymuje brzmienie: „11. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 1–9, stanowią dochód budżetu państwa.”, g) po ust. 11 dodaje się ust. 11a w brzmieniu: „11a. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 10–15, stanowią przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.”, h) ust. 14 otrzymuje brzmienie: „14. Kary pieniężne wymierzone przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki uiszcza się na rachunek Urzędu Regulacji Energetyki, z wyjątkiem kar wymierzanych na podstawie ust. 1 pkt 10–15, które uiszcza się na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.”, i) dodaje się ust. 15 i 16 w brzmieniu: „15. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informację o wymierzonej karze pieniężnej, o której mowa w ust. 1 pkt 10–15, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji o jej wymierzeniu. 16. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedstawia ministrowi właściwemu do spraw klimatu, ministrowi właściwemu do spraw transportu i Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki informację o wpłatach z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 pkt 10–15, dokonanych w danym roku kalendarzowym, do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy informacja.”.	
--	--	--

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA KLIMATU I ŚRODOWISKA¹⁾**

z dnia

w sprawie wartości energetycznej poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, paliw lotniczych, wodoru i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii oraz sposobu jej określania dla niektórych innych substancji²⁾

Na podstawie art. 23 ust. 3 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901 oraz z ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wartość energetyczną poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, paliw lotniczych, wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, wodoru pochodzenia kopalnego i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii – w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) sposób określania wartości energetycznej:
 - a) eterów stanowiących dodatki do paliw lub paliw lotniczych,
 - b) innych paliw odnawialnych z wyłączeniem wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu oraz gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu.

§ 2. 1. W przypadku paliw i paliw lotniczych z dodatkami w postaci eteru tert-butyloowo-etylowego, eteru tert-butyloowo-metylowego, eteru tert-amylowo-etylowego, eteru tert-amylowo-metylowego, eteru etylo-tert-heksyloвого oraz eteru metylo-tert-heksyloвого zawierających biokomponenty do obliczenia udziału, o którym mowa w art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, stosuje się wartości energetyczne według wagi lub według objętości biokomponentów zawartych w tych dodatkach

¹⁾ Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – klimat, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. poz. 995).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82, Dz. Urz. UE L 311 z 25.09.2020, str. 11, Dz. Urz. UE L 41 z 22.02.2022, str. 37, Dz. Urz. UE L 139 z 18.05.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 2023/2413 z 31.10.2023, Dz. Urz. UE L 2024/1405 z 17.05.2024, Dz. Urz. UE L 2024/1711 z 26.06.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2025/90854 z 27.10.2025).

i paliw bez dodatku biokomponentów, stosowanych w pojazdach, ciągnikach rolniczych, a także w maszynach nieporuszających się po drogach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym lub samoczynnym oraz paliw lotniczych bez dodatku biokomponentów.

2. Wartość energetyczna, według wagi oraz według objętości, innych paliw odnawialnych z wyłączeniem wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu oraz gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu przyjmuje wartość odpowiednią dla rodzaju paliwa stanowiącego produkt końcowy powstałego w procesie produkcji.

3. W przypadku gdy jest konieczne obliczenie wartości energetycznej biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub innych paliw odnawialnych, innych niż wymienione w rozporządzeniu, do jej określenia stosuje się normy dotyczące ustalania wartości kalorycznych paliw Europejskiej Organizacji Normalizacyjnej ESO. Jeżeli takie normy nie zostały przyjęte, stosuje się normy Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej ISO.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

**MINISTER KLIMATU
I ŚRODOWISKA**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 18 kwietnia 2025 r. w sprawie wartości energetycznej poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, innych paliw odnawialnych, paliw ciekłych i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii (Dz. U. poz. 545), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Klimatu i Środowiska
z dnia ...
(Dz. U. poz. ...)

**WARTOŚCI ENERGETYCZNE BIOKOMPONENTÓW, BIOPALIW
CIEKŁYCH, PALIW CIEKŁYCH, PALIW LOTNICZYCH, WODORU
WYTWORZONEGO W PROCESIE ELEKTROLIZY, WODORU POCHODZENIA
KOPALNEGO I ENERGII ELEKTRYCZNEJ Z ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ
ENERGII**

	Wartość energetyczna według wagi [MJ/kg]	Wartość energetyczna według objętości [MJ/l]
Bio propan	46	24
Czysty olej roślinny	37	34
Estry metylowe kwasów tłuszczowych	37	33
Estry etylowe kwasów tłuszczowych	38	34
Biometan	50	—
Biowęglowodory ciekłe stanowiące hydrorafinowane oleje, stosowane do silników z zapłonem samoczynnym	44	34
Biowęglowodory ciekłe stanowiące hydrorafinowane oleje, stosowane do silników z zapłonem iskrowym	45	30
Biowęglowodory ciekłe stanowiące hydrorafinowane oleje, stosowane do silników odrzutowych	44	34
Biowęglowodory ciekłe stanowiące hydrorafinowane	46	24

oleje, stosowane jako zamiennik gazu skroplonego (LPG)		
Biowęglowodory ciekłe wytwarzane w procesie współwodornienia we wspólnym procesie biomasy i paliw kopalnych, stosowane do silników z zapłonem samoczynnym	43	36
Biowęglowodory ciekłe wytwarzane w procesie współwodornienia we wspólnym procesie biomasy i paliw kopalnych, stosowane do silników z zapłonem iskrowym	44	32
Biowęglowodory ciekłe wytwarzane w procesie współwodornienia we wspólnym procesie biomasy i paliw kopalnych, stosowane do silników odrzutowych	43	33
Biowęglowodory ciekłe wytwarzane w procesie współwodornienia we wspólnym procesie biomasy i paliw kopalnych, stosowane jako zamiennik gazu skroplonego (LPG)	46	23
Biometanol	20	16
Bioetanol	27	21
Biopropanol	31	25

Biobutanol	33	27
Biowęglowodory ciekłe stanowiące węglowodory syntetyczne wytworzone metodą Fishera-Tropscha, stosowane do silników z zapłonem samoczynnym	44	34
Biowęglowodory ciekłe stanowiące węglowodory syntetyczne wytworzone metodą Fishera-Tropscha, stosowane do silników z zapłonem iskrowym	44	33
Biowęglowodory ciekłe stanowiące węglowodory syntetyczne wytworzone metodą Fishera-Tropscha, stosowane do silników odrzutowych	44	33
Biowęglowodory ciekłe stanowiące węglowodory syntetyczne wytworzone metodą Fishera-Tropscha, stosowane jako zamiennik gazu skroplonego (LPG)	46	24
Bioeter dimetylowy	28	19
Biowodór i wodór odnawialny	120	—
Benzyna silnikowa bez dodatku biokomponentu, stosowana w pojazdach	43	32

wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym		
Olej napędowy bez dodatku biokomponentu, stosowany w pojazdach, ciągnikach rolniczych, a także w maszynach nieporuszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym	43	36
Bio propan-butan	46,10	24,81
Benzyny lotnicze	43,5	32,4
Paliwa typu benzynowego bez dodatku biokomponentu, stosowane do silników odrzutowych,	43	34
Paliwa typu nafty bez dodatku biokomponentu, stosowane do silników odrzutowych	43	34
Energia elektryczna z odnawialnych źródeł energii	3,6 MJ/kWh	

UZASADNIENIE

Projekt stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 23 ust. 3 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901 oraz z 2026 r. poz. ...), zgodnie z którym minister właściwy do spraw klimatu określi, w drodze rozporządzenia, wartość energetyczną poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, paliw lotniczych, wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, wodoru pochodzenia kopalnego i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, a także sposób określania wartości energetycznej eterów stanowiących dodatki do paliw lub paliw lotniczych oraz innych paliw odnawialnych z wyłączeniem wodoru wytworzonego w procesie elektrolizy, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu oraz gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu.

Projekt uwzględnia konieczność ujednolicenia wskazań wartości energetycznej zgodnie z postanowieniami właściwych norm, stanem wiedzy technicznej oraz wartościami określonymi w załączniku III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (RED II) (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82) zmienionej m.in. dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 z dnia 18 października 2023 r. zmieniającą dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylającą dyrektywę Rady (UE) 2015/652 (RED III) (Dz. Urz. UE L 2023/2413 z 31.10.2023, str. 1).

Projektowane rozporządzenie uwzględnia również potrzeby wynikające z przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, str. 1, z późn. zm.), w szczególności w zakresie zapewnienia odpowiednich wartości energetycznych dla paliw lotniczych, w tym biopaliw i paliw syntetycznych, które podlegają obowiązkowi stosowania przez operatorów lotniczych od 2025 r.

Projektowane rozporządzenie określa w załączniku wartości energetyczne dla poszczególnych rodzajów komponentów wymienionych powyżej. Wartości energetyczne zostały przedstawione według wagi oraz, z wyjątkiem biowodoru i wodoru odnawialnego oraz biometanu – również według objętości. W przypadku paliw z dodatkami w postaci eterów zawierających biokomponenty oraz ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i innych paliw odnawialnych,

wskazano sposób obliczania wartości energetycznej dla celów realizacji obowiązków wynikających z ustawy. Określono także sposób postępowania w przypadku konieczności obliczenia wartości energetycznej dla biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub innych paliw odnawialnych, innych niż wymienione w tabeli oraz w przypadku braku dostępności norm ESO, z odwołaniem do norm ISO.

Zmiany względem przepisów obowiązującego dotychczas rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 18 kwietnia 2025 r. w sprawie wartości energetycznej poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, innych paliw odnawialnych, paliw ciekłych i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii (Dz. U. poz. 545) są następujące:

- dodano kategorię paliw lotniczych do zakresu przedmiotowego projektowanego rozporządzenia oraz do załącznika, co zapewnia pełniejsze odwzorowanie katalogu paliw stosowanych w transporcie, w tym w lotnictwie, zgodnie z dyrektywami Unii Europejskiej (UE),
- zaktualizowano tytuł projektowanego rozporządzenia,
- zrezygnowano z przepisu przejściowego (§ 2), który przewidywał stosowanie wartości równych wartościom opałowym do końca 2025 r.; w projekcie rozporządzenia obowiązują wyłącznie wartości wskazane w załączniku,
- wprowadzono zmiany redakcyjne w zakresie podstawy prawnej i struktury aktu, zapewniając spójność z nowelizacją ustawy oraz dyrektywami UE.

Planowanym efektem wydania projektowanego rozporządzenia jest wprowadzenie regulacji umożliwiających realizację Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) z uwzględnieniem również ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, innych paliw odnawialnych oraz możliwości zaliczenia na poczet NCW odnawialnej energii elektrycznej. Obie możliwości zostały wprowadzone przez ww. dyrektywy UE 2018/2001 oraz 2023/2413. Wejście w życie projektu rozporządzenia wraz ze zmianami w ustawie może stanowić pozytywny impuls dla rozwoju produkcji paliw odnawialnych i recyklingowych oraz wykorzystywania energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł, co przyczyni się do pełniejszej dekarbonizacji transportu.

Projekt rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji aktów prawnych, określonej w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projekt rozporządzenia nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej i nie wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia nie wymaga notyfikacji programu pomocowego, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 468, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wartości energetycznej poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, paliw lotniczych, wodoru i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii oraz sposobu jej określania dla niektórych innych substancji Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Klimatu i Środowiska Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paulina Hennig-Kloska, Minister Klimatu i Środowiska Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Jakub Kowalski, Główny Specjalista Departament Odnawialnych Źródeł Energii w Ministerstwie Klimatu i Środowiska e-mail: jakub.kowalski@klimat.gov.pl	Data sporządzenia 19.12.2025 r. Źródło: Art. 23 ust. 3 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901 oraz z 2026 r. poz. ...) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Klimatu i Środowiska
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia wynika ze zmian wprowadzonych do ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zwanej dalej „ustawą”. Nowelizacja ustawy wprowadzona ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) wdraża m.in. przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2023/2405/UE”. Akt ten ustanawia zharmonizowane przepisy dotyczące upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF).

W związku z powyższym niezbędne jest rozszerzenie katalogu wartości energetycznych o paliwa i biokomponenty wykorzystywane w paliwach lotniczych, tak aby zapewnić spójność regulacyjną z przepisami prawa krajowego i unijnego oraz umożliwić realizację obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE.

Obowiązujące rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 18 kwietnia 2025 r. w sprawie wartości energetycznej poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, innych paliw odnawialnych, paliw ciekłych i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii (Dz. U. poz. 545), zwane dalej „rozporządzeniem z 2025 r.”, wymaga także aktualizacji w związku z koniecznością dostosowania do przepisów zmienionej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82, z późn. zm.), dalej: „RED II” zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 zmieniającą dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylającą dyrektywę Rady (UE) 2015/652 (Dz. Urz. UE L 2023/2413 z 31.10.2023 r.), zwanej dalej „dyrektywą RED III”. Aktualizacja dotyczy w szczególności załącznika III do dyrektywy RED II oraz konieczności wskazania wartości energetycznej dla nowych rodzajów nośników energii, w tym przede wszystkim paliw lotniczych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rozwiązaniem problemu, który został zidentyfikowany i opisany w pkt 1, jest wydanie nowego aktu prawnego – rozporządzenia ministra właściwego do spraw klimatu, określającego wartości energetyczne poszczególnych biokomponentów, biopaliw ciekłych, paliw ciekłych, paliw lotniczych, wodoru i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii oraz sposób określania wartości energetycznej dla dodatków do paliw w postaci eterów, innych paliw odnawialnych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, na podstawie upoważnienia zawartego w art. 23 ust. 3 ustawy. Problem może być rozwiązany jedynie przez wydanie nowego rozporządzenia.

Planowanym efektem wydania rozporządzenia jest m.in. stworzenie regulacji prawnych umożliwiających realizację obowiązków określonych w rozporządzeniu 2023/2405/UE oraz realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) przy pomocy dodatkowych nośników energii.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy lotniczy posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego zgodnie z art. 164 oraz wymogami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 172 ustawy – Prawo lotnicze będący operatorem statku powietrznego w rozumieniu rozporządzenia nr 2023/2405/UE	11 podmiotów	Wykaz podmiotów posiadających wydaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego oraz dane własne Prezesa ULC	W przypadku wpisania do wykazu operatorów statków powietrznych przygotowywanego i aktualizowanego przez Komisję Europejską – konieczność spełnienia obowiązku uzupełniania paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE. Składanie wniosków o tymczasowe zwolnienie z obowiązku uzupełniania paliwa lotniczego na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE oraz wniosków o przedłużenie takiego zwolnienia. Wykonywanie obowiązków sprawozdawczych, w tym zgłaszanie wykorzystania SAF. W przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2023/2405/UE – groźba sankcji i nałożenia kary pieniężnej na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE i ustawie – Prawo lotnicze.
Podmioty dostarczające paliwo lotnicze na unijnych portach lotniczych operatorom statków powietrznych, posiadające stosowną koncesję na paliwa, o których mowa w art. 3 pkt 3b lit. e–g ustawy - Prawo energetyczne.	6	Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz Urząd Regulacji Energetyki	Realizacja obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 2023/2405/UE.
Podmioty zajmujące się obsługą paliwa w rozumieniu art. 3 pkt 20 rozporządzenia nr 2023/2405/UE	6	Wykaz agentów obsługi naziemnej https://ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/zezwoleń/zezwoleń-na-obsługę-naziemną-w-portach-lotniczych	Realizacja obowiązków wynikających z art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405/UE.
Przewoźnicy lotniczy posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego	11 podmiotów	Wykaz podmiotów posiadających wydaną przez Prezesa ULC koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie	W przypadku wpisania do wykazu operatorów statków powietrznych przygotowywanego i aktualizowanego przez

zgodnie z art. 164 oraz wymogami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 172 ustawy – Prawo lotnicze będący operatorem statku powietrznego w rozumieniu rozporządzenia nr 2023/2405/UE		przewozu lotniczego oraz dane własne Prezesa ULC	Komisję Europejską – konieczność spełnienia obowiązku uzupełniania paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE. Składanie wniosków o tymczasowe zwolnienie z obowiązku uzupełniania paliwa lotniczego na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE oraz wniosków o przedłużenie takiego zwolnienia. Wykonywanie obowiązków sprawozdawczych, w tym zgłaszanie wykorzystania SAF. W przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2023/2405/UE – groźba sankcji i nałożenia kary pieniężnej na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 2023/2405/UE i ustawie – Prawo lotnicze.
Podmioty realizujące NCW	18 podmiotów – dane z rejestru Urzędu Regulacji Energetyki na dzień 11.12.2024 r.	Wykaz podmiotów, które są zobowiązane do realizacji NCW w 2024 r., sporządzony na podstawie art. 22a ust. 4-6 ustawy.	Umożliwienie dokonywania obliczeń na potrzeby wykonania NCW.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt nie będzie przedmiotem prekonsultacji.

Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt zostanie przekazany do konsultacji do następujących podmiotów:

- 1) Krajowa Izba Biopaliw;
- 2) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 3) Krajowa Rada Gorzelnictwa i Produkcji Biopaliw;
- 4) Polską Izba Paliw Płynnych;
- 5) Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
- 6) Związek Gorzelników Polskich;
- 7) Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych;
- 8) Instytut Transportu Samochodowego;
- 9) Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
- 10) Polska Izba Motoryzacji;
- 11) Instytut Nafty i Gazu;
- 12) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 13) Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL;
- 14) Instytut Chemii Przemysłowej;
- 15) Izba Gospodarcza Gazownictwa;
- 16) Krajowe Zrzeszenie Producentów Rzepaku;
- 17) Polska Izba Gazu Płynnego;

- 18) Polskie Stowarzyszenie Producentów Oleju;
- 19) Unia Producentów i Pracodawców Przemysłu Biogazowego;
- 20) Krajowa Izba Paliw Alternatywnych;
- 21) Polska Organizacja Gazu Płynnego;
- 22) ORLEN S.A.;
- 23) PERN S.A.;
- 24) Aramco Fuels Poland Sp. z o.o.;
- 25) Krajowa Izba Biegłych Rewidentów;
- 26) Polska Organizacja Biometanu.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania następującym podmiotom:

- 1) Prezes Urzędu Regulacji Energetyki;
- 2) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- 3) Dyrektor Generalny Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa;
- 4) Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
- 5) Prezes Głównego Urzędu Statystycznego;
- 6) Prezes Polskiego Komitetu Normalizacyjnego.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy zadań związków zawodowych, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców.

Projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji aktów prawnych, określonej w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż nie dotyczy spraw związanych z samorządem terytorialnym, o których mowa w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej.

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego, wobec czego wymaga/nie wymaga zaopiniowania przez RDS.

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez Radę Działalności Pożytku Publicznego.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Wyniki opiniowania i konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji, zawierającym zestawienie przedstawionych stanowisk lub opinii i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący, udostępnionym na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny, najpóźniej z dniem przekazania projektu na kolejny etap prac legislacyjnych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania		Projektowany akt prawny nie będzie miał wpływu na sektor finansów publicznych. Powyższe wynika z faktu, że celem wprowadzenia nowego aktu prawnego jest umożliwienie przedsiębiorcom realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE. Projekt nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Nie dotyczy.										
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0				
	osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0				
		Przewiduje się pozytywny wpływ w aspekcie konkurencyjności gospodarki – możliwość zaliczenia biokomponentów zawartych w paliwach lotniczych na poczet realizacji obowiązków rozporządzenia 2023/2405/UE oraz na poczet realizacji NCW może być czynnikiem mobilizującym przedsiębiorstwa do stworzenia odpowiedniej infrastruktury. Projekt przyczyni się do zwiększenia elastyczności prowadzenia biznesu (pod względem możliwości realizacji NCW).										
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wejście w życie rozporządzenia, które względem dotychczasowego rozporządzenia rozszerza katalog o paliwa lotnicze, stworzy zachęty do rozwoju i rozbudowy infrastruktury do ich produkcji.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wejście w życie rozporządzenia, które względem dotychczasowego rozporządzenia będzie zawierało dodatkowe komponenty, stworzy zachęty do rozwoju i rozbudowy infrastruktury do ich produkcji.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.										

	osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Nie dotyczy.
Niemierzalne		Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Celem projektu rozporządzenia jest umożliwienie przedsiębiorcom, zobowiązanym do realizacji NCW, zaliczania nowych rodzajów komponentów.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana regulacja może mieć wpływ na rynek pracy, ponieważ otwiera możliwości w zakresie wytwarzania oraz zaliczania na poczet realizacji NCW nowych rodzajów komponentów.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja będzie miała wpływ na środowisko naturalne, gdyż przyczyni się w sposób bezpośredni do dekarbonizacji.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Analiza sposobu oraz poziomów wykorzystania nowych rodzajów nośników energii będzie prowadzona na bieżąco w oparciu o informacje pozyskiwane z Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa – sprawozdania wytwórców biokomponentów oraz Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki – sprawozdania podmiotów realizujących NCW.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		



Minister Spraw Zagranicznych

DPUE.950.188.2025 / 16

JF

Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

Dot.: RM-0610-4-26 z 16.01.2026 r.

Pani Joanna Knapieńska
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z wyrazami szacunku

Do wiadomości:
Pan Dariusz Klimczak
Minister infrastruktury