SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-33-26

Druk nr 2822

Warszawa, 15 lipca 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 niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, w związku z wszczęciem postępowania naruszeniowego przez KE, przedstawiam wniosek o skrócenie postępowania z projektem ustawy.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Klimatu i Środowiska.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Projekt

U S T A W A

z dnia

o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa[1), 2)]

Art. 1. W ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1685 i 1863) wprowadza się następujące zmiany:

1) uchyla się odnośnik nr 1;

2) w odnośniku nr 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 275 z 25.10.2003, str. 32, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 7, str. 631);”;

3) w art. 1:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa określa zasady funkcjonowania systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz mechanizmu kompensacji i redukcji emisji tych gazów dla lotnictwa międzynarodowego.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Mechanizm kompensacji i redukcji emisji dla lotnictwa międzynarodowego, zwany dalej „mechanizmem CORSIA”, obejmuje emisję gazów cieplarnianych z operacji CORSIA.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Emisja gazów cieplarnianych z operacji lotniczej i operacji CORSIA dotyczy dwutlenku węgla (CO_2).”;

---

1) Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 115).

2) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz ustawę z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.

4) w art. 2:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„System nie obejmuje emisji gazów cieplarnianych z:”,

b) w pkt 3:

– w lit. i wyrazy „30 000” zastępuje się wyrazami „50 000”,

– lit. j otrzymuje brzmienie:

„j) wykonywanej przez operatora statku powietrznego będącego przewoźnikiem lotniczym w rozumieniu art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176,607 i 864), który realizuje:

– mniej niż 243 operacje lotnicze w każdym z trzech kolejnych czteromiesięcznych okresów w roku kalendarzowym albo

– operacje lotnicze, z których łączna roczna wielkość emisji dwutlenku węgla (CO_2) wynosi mniej niż 10 000 Mg

– przy czym w wartościach, o których mowa w tiret pierwszym i drugim, uwzględnia się operacje lotnicze, o których mowa w lit. a i k,”,

– dodaje się lit. k w brzmieniu:

„k) rozpoczynającej się na terytorium Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej i kończącej się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”;

5) w art. 3:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) emisji – rozumie się przez to uwolnienie gazów cieplarnianych w wyniku eksploatacji instalacji, operacji lotniczej lub operacji CORSIA;”,

b) po pkt 11 dodaje się pkt 11a w brzmieniu:

„11a) kwalifikującym się paliwie lotniczym – rozumie się przez to kwalifikujące się paliwo lotnicze wymienione w załączniku do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/723 z dnia 6 lutego 2025 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady poprzez ustanowienie szczegółowych zasad corocznego obliczania różnic w cenie pomiędzy kwalifikującymi się paliwami lotniczymi a naftą kopalną oraz przydzielania

uprawnień w ramach EU ETS na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych (Dz. Urz. UE L 2025/723 z 16.04.2025), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2025/723”;”,

c) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) operacji CORSIA – rozumie się przez to lot międzynarodowy w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1879 z dnia 9 lipca 2024 r. ustanawiającego zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów mechanizmu CORSIA (Dz. Urz. UE L 2024/1879 z 10.07.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2024/1879”, z wyłączeniem lotu:

a) państwowego,

b) z pomocą humanitarną,

c) medycznego,

d) wojskowego,

e) przeciwpożarowego,

f) poprzedzającego lot z pomocą humanitarną, medyczny lub przeciwpożarowy lub następującego po nich, wykonywanego tym samym statkiem powietrznym i wymaganego do przeprowadzenia tych działań humanitarnych, medycznych lub przeciwpożarowych lub do zmiany położenia statku powietrznego po tych działaniach, aby mógł podjąć kolejne działania;”,

d) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) operacji lotniczej – rozumie się przez to lot statku powietrznego, który rozpoczyna się lub kończy się na terytorium państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub Konfederacji Szwajcarskiej;”,

e) po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:

„13a) operatorze CORSIA – rozumie się przez to podmiot, który użytkuje samolot w czasie wykonywania operacji CORSIA, albo właściciela tego samolotu, w przypadku gdy podmiot ten nie jest znany lub nie został wskazany przez właściciela samolotu, jeżeli:

a) posiada certyfikat upoważniający do wykonywania działalności gospodarczej z wykorzystaniem samolotów, o której mowa w art. 160

ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, lub jest użytkownikiem statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 tej ustawy oraz

b) podczas tych operacji łączna roczna wielkość emisji dwutlenku węgla (CO_2) przekracza 10 000 Mg przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5700 kg;”,

f) w pkt 14 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „lub właściciela statku powietrznego” zastępuje się wyrazami „lub właściciela tego statku powietrznego”,

g) po pkt 17 dodaje się pkt 17a w brzmieniu:

„17a) skutkach innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) – rozumie się przez to skutki wprowadzenia do powietrza w wyniku spalania paliwa:

a) tlenków azotu (NO_x),

b) cząsteczek sadzy,

c) utlenionych związków siarki (SO_x),

d) pary wodnej (H_2O), w tym smug kondensacyjnych

– w związku z wykonywaniem operacji lotniczej;”,

h) uchyla się pkt 20,

i) pkt 23 otrzymuje brzmienie:

„23) weryfikatorze – rozumie się przez to:

a) osobę prawną lub jednostkę organizacyjną niebędącą osobą prawną w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2067 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie weryfikacji danych oraz akredytacji weryfikatorów na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 334 z 31.12.2018, str. 94, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/2067”, a w przypadkach, o których mowa w art. 6 ust. 2 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/927 z dnia 20 maja 2025 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego i uchylającego rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 (Dz. Urz. UE L 2025/927 z 31.07.2025), zwanego dalej

„rozporządzeniem Komisji (UE) 2025/927”, akredytowaną także zgodnie z tymi przepisami,

b) osobę fizyczną, która uzyskała akredytację w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2067, a w przypadkach, o których mowa w art. 6 ust. 2 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, także akredytację, o której mowa w tych przepisach

– która przeprowadza odpowiednio weryfikację w rozumieniu art. 3 pkt 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2067 albo weryfikację, o której mowa w art. 6 ust. 1 lub art. 8 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927;”;

6) w art. 4 w pkt 1:

a) lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2830 z dnia 17 października 2023 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady przez ustanowienie przepisów dotyczących harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych (Dz. Urz. UE L 2023/2830 z 20.12.2023), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/2830”,”,

b) lit. f otrzymuje brzmienie:

„f) rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927”;

7) w art. 5:

a) w ust. 1:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. Organy Inspekcji Ochrony Środowiska, zwane dalej „organami Inspekcji”, wykonują zadania dotyczące kontroli przestrzegania przepisów w zakresie emisji objętych systemem i emisji z operacji CORSIA oraz szacowania wielkości tych emisji oraz skutków emisji innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) z uwzględnieniem przepisów ustawy, z tym że:”,

– w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) siedzibę lub miejsce zamieszkania operatora statku powietrznego lub operatora CORSIA – w sprawach wykonywania zadań związanych z emisją z operacji lotniczych, ze skutkami innymi niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) lub emisją z operacji CORSIA;”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska wykonuje zadania związane z emisją z operacji lotniczych oraz ze skutkami innymi niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) – w przypadku operatorów statków powietrznych niemających siedziby lub miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Polskie Centrum Akredytacji działające na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2025 r. poz. 568) pełni funkcje krajowych jednostek akredytujących, o których mowa w art. 55 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2067 oraz art. 6 ust. 2 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, i wykonuje zadania tych jednostek określone w tych rozporządzeniach.”;

8) w art. 9 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przynajmniej jedna osoba wskazana we wniosku o otwarcie rachunku obrotowego w rejestrze Unii jako upoważniony przedstawiciel, o którym mowa w art. 20 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1122, jest obowiązana posiadać miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;

9) w art. 17:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Krajowy ośrodek w terminie do dnia 31 lipca każdego roku przekazuje marszałkowi województwa informację o liczbie uprawnień do emisji:

1) wydanych w roku poprzednim na rachunek posiadania operatora w rejestrze Unii;

2) zwróconych w roku poprzednim na podstawie art. 18 ust. 2 przez prowadzącego instalację.”,

c) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) imię i nazwisko albo nazwę prowadzącego instalację oraz jej oznaczenie;”,

– uchyla się pkt 2;

10) w art. 18:

a) ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Uprawnienia do emisji wydane na rachunek posiadania operatora w rejestrze Unii w liczbie większej niż ostateczna roczna liczba uprawnień do emisji lub dostosowana ostateczna roczna liczba uprawnień do emisji na dany rok, zwane dalej „nadmiarowo wydanymi uprawnieniami do emisji", podlegają zwrotowi.

2. Krajowy ośrodek występuje do prowadzącego instalację o zwrot nadmiarowo wydanych uprawnień do emisji. Prowadzący instalację zwraca nadmiarowo wydane uprawnienia do emisji w terminie 30 dni od dnia doręczenia wezwania.

3. Jeżeli prowadzący instalację nie zwróci nadmiarowo wydanych uprawnień do emisji w terminie, o którym mowa w ust. 2, Krajowy ośrodek przekazuje ministrowi właściwemu do spraw klimatu informację o prowadzącym instalację, który nie dopełnił obowiązku zwrotu.",

b) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) imię i nazwisko albo nazwę prowadzącego instalację, jego adres miejsca zamieszkania albo adres siedziby;";

11) uchyla się rozdział 7;

12) po art. 48 dodaje się rozdział 7a w brzmieniu:

„Rozdział 7a

Przydział uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikujących się paliw lotniczych w latach 2024–2030

Art. 48a. 1. Operator statku powietrznego wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze może wystąpić z wnioskiem o przydział uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem w poprzednim roku kalendarzowym kwalifikującego się paliwa lotniczego.

2. Wniosek składa się do Krajowego ośrodka na formularzu raportu na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 82.

Art. 48b. 1. Uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego nie przydziela się w odniesieniu do emisji z operacji lotniczych, które nie podlegają obowiązkowi rozliczenia wielkości emisji, o którym mowa w art. 80 ust. 2.

2. Uprawnienia do emisji przydzielone w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego dotyczą operacji lotniczych wykonywanych w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

Art. 48c. 1. Krajowy ośrodek określa liczbę uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego w odniesieniu do operatora statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2025/723 i przekazuje informację o tej liczbie ministrowi właściwemu do spraw klimatu w celu jej zgłoszenia Komisji Europejskiej.

2. Minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Krajowemu ośrodkowi informację o zaakceptowanej przez Komisję Europejską ostatecznej liczbie uprawnień do emisji, o których mowa w ust. 1, albo o potrzebie zastosowania współczynnika redukcji przydziału, o którym mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/723.

3. W przypadku zastosowania współczynnika redukcji przydziału, o którym mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/723, Krajowy ośrodek oblicza ostateczną liczbę uprawnień do emisji, o których mowa w ust. 1, i przekazuje informację o tej liczbie ministrowi właściwemu do spraw klimatu w celu jej zgłoszenia Komisji Europejskiej.

4. Minister właściwy do spraw klimatu ogłasza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra informację o ostatecznej liczbie uprawnień do emisji przydzielonych operatorom statków powietrznych w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego na dany rok.

Art. 48d. Operator statku powietrznego, który otrzymał przydział uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego, zapewnia widoczność wsparcia zgodnie z art. 8 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/723.”;

13) w art. 49:

a) w ust. 1 wyrazy „zgodnie z art. 10 oraz art. 12 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1031/2010” zastępuje się wyrazami „zgodnie z art. 10–12 rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2830”,

b) w ust. 3 wyrazy „nr 1031/2010” zastępuje się wyrazami „2023/2830”,

c) w ust. 4 wyrazy „1031/2010” zastępuje się wyrazami „2023/2830”,

d) w ust. 6:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Środki pieniężne uzyskane z aukcji uprawnień do emisji w danym roku kalendarzowym lub ich równowartość przeznacza się przynajmniej na jeden spośród następujących celów:”,

– pkt 2–6 otrzymują brzmienie:

„2) rozwój energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii oraz rozwój elektroenergetycznych sieci przesyłowych w celu realizacji zobowiązania Unii Europejskiej dotyczącego energii ze źródeł odnawialnych oraz założeń dotyczących połączeń międzysystemowych, jak również rozwój innych technologii przyczyniających się do przejścia do bezpiecznej i zrównoważonej gospodarki niskoemisyjnej oraz pomoc w realizacji zobowiązania Unii Europejskiej dotyczącego zwiększenia efektywności energetycznej do poziomu ustalonego w przepisach prawa Unii Europejskiej, w tym w wytwarzaniu energii elektrycznej przez prosumentów energii odnawialnej i społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej;

3) unikanie wylesiania, wspieranie ochrony i odtwarzania torfowisk, lasów i innych ekosystemów lądowych lub morskich, w tym środki przyczyniające się do ich ochrony i renaturalizacji oraz lepszego zarządzania nimi, zwłaszcza w odniesieniu do chronionych obszarów morskich, a także środki mające na celu zwiększenie zalesiania i ponownego zalesiania sprzyjających różnorodności biologicznej, w tym w krajach rozwijających się, które ratyfikowały Porozumienie Paryskie do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r., przyjęte w Paryżu dnia 12 grudnia 2015 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 36), oraz środki mające na celu transfer technologii i ułatwienie adaptacji do niekorzystnych skutków zmian klimatu w tych krajach;

4) pochłanianie dwutlenku węgla (CO_2) przez lasy i gleby w Unii Europejskiej;

5) bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i geologiczne składowanie dwutlenku węgla (CO_2), w szczególności pochodzącego z elektrowni

opalanych stałym paliwem kopalnym oraz z sektorów i podsektorów przemysłu, również w krajach trzecich, a także innowacyjne technologie usuwania dwutlenku węgla (CO_2), w tym bezpośrednie wychwytywanie go z powietrza i składowanie;

6) inwestowanie w formy transportu, które przyczyniają się w znacznym stopniu do dekarbonizacji tego sektora, oraz w przyspieszenie przechodzenia na takie formy transportu, w tym rozwój:
   a) przyjaznych dla klimatu kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych oraz usług i technologii autobusowych,
   b) środków służących dekarbonizacji sektora morskiego, w tym poprawie efektywności energetycznej statków i portów, oraz rozwój innowacyjnych technologii i infrastruktury w tym sektorze,
   c) zrównoważonych paliw alternatywnych, takich jak wodór i amoniak, które są produkowane ze źródeł odnawialnych, oraz bezemisyjnych technologii napędu,
   d) środków służących dekarbonizacji portów lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzeniem 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.);”,

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) działania służące zwiększeniu efektywności energetycznej systemów ciepłowniczych i izolacji budynków oraz wspieranie systemów ciepłowniczych i chłodniczych wykorzystujących odnawialne źródła energii lub wspieranie gruntownej i stopniowej gruntownej renowacji budynków, w szczególności renowacji budynków o najgorszej charakterystyce energetycznej;”,

– po pkt 8 dodaje się pkt 8a i 8b w brzmieniu:

„8a) udzielanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w gospodarstwach domowych o niskich i średnich dochodach, w tym przez zmniejszenie obciążeń podatkowych i ukierunkowane obniżki ceł i opłat od energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii;

8b) finansowanie krajowych programów dywidend klimatycznych o potwierdzonym pozytywnym wpływie na środowisko udokumentowanym w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 50 ust. 1;”,

– pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) wspieranie, we współpracy z partnerami społecznymi, nabywania umiejętności i poszukiwania nowych miejsc pracy przez pracowników w celu niwelowania skutków przejścia do gospodarki niskoemisyjnej, w szczególności w regionach, których najbardziej dotyczy transformacja miejsc pracy, a także inwestowanie w podnoszenie kwalifikacji i przekwalifikowanie pracowników, na których transformacja może mieć wpływ, w tym pracowników w transporcie morskim;”,

– dodaje się pkt 13 w brzmieniu:

„13) ograniczenie rezydualnego ryzyka ucieczki emisji w sektorach, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956, oraz wspieranie transformacji i propagowanie dekarbonizacji.”,

e) uchyla się ust. 6a;

14) w art. 50:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw klimatu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych przygotowuje corocznie sprawozdanie dotyczące wykorzystania w poprzedzającym roku kalendarzowym środków z aukcji lub ich równowartości przeznaczonych na cele lub polityki, o których mowa w art. 49 ust. 6 i 7, z zachowaniem wymagań określonych w art. 19 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE,

2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 1, z późn. zm.), określając w stosownych przypadkach, jakie dochody zostały wykorzystane i jakie działania zostały podjęte w celu wdrożenia zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu, przedłożonego zgodnie z art. 9 tego rozporządzenia, oraz terytorialnego planu sprawiedliwej transformacji przygotowanego zgodnie z art. 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (Dz. Urz. UE L 231 z 01.07.2021, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056”.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku gdy wysokość wydatkowanych środków z aukcji lub ich równowartości, zgodnie ze sprawozdaniem, o którym mowa w ust. 1, nie osiągnęła poziomu wynikającego z art. 49 ust. 6 i 7, Rada Ministrów wskaże, w drodze uchwały, do końca roku kalendarzowego, w którym przedłożono to sprawozdanie, cele spośród wymienionych w art. 49 ust. 6, na które w kolejnych latach zostaną wydatkowane środki konieczne do osiągnięcia tego poziomu, biorąc pod uwagę potrzeby związane z redukcją emisji gazów cieplarnianych i ochroną środowiska.”,

c) uchyla się ust. 4;

15) w art. 60 w ust. 1 oraz w art. 61 w ust. 4 wyraz „raportu” zastępuje się wyrazami „raportu na temat wielkości emisji”;

16) w art. 64a w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) raporcie na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 80 ust. 3;”;

17) w art. 74:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Operator statku powietrznego, z wyjątkiem operatora statku powietrznego wymienionego w ust. 2, sporządza plan monitorowania w zakresie emisji oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), o którym mowa w art. 12 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066, zwany dalej „planem monitorowania emisji z operacji lotniczych”, wraz z dokumentami uzupełniającymi i informacjami, o których mowa w tym przepisie.

2. Operator statku powietrznego spełniający warunki określone w art. 55 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066 sporządza plan monitorowania w zakresie emisji oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) w sposób uproszczony określony w art. 55 ust. 3 tego rozporządzenia, zwany dalej „uproszczonym planem monitorowania emisji z operacji lotniczych”.”,

b) uchyla się ust. 3;

18) w art. 75:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Operator statku powietrznego przedkłada wniosek o zatwierdzenie planu monitorowania emisji z operacji lotniczych albo uproszczonego planu monitorowania emisji z operacji lotniczych ministrowi właściwemu do spraw klimatu na piśmie utrwalonym w postaci papierowej i elektronicznej.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) w ust. 3 uchyla się pkt 3;

19) art. 76:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Operator statku powietrznego zgłasza ministrowi właściwemu do spraw klimatu wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania emisji z operacji lotniczych i uproszczonym planie monitorowania emisji z operacji lotniczych.

2. Jeżeli zmiana planu monitorowania emisji z operacji lotniczych lub uproszczonego planu monitorowania emisji z operacji lotniczych ma charakter istotnej zmiany, o której mowa w art. 15 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066, operator statku powietrznego przedkłada ministrowi właściwemu do spraw klimatu wniosek o jej zatwierdzenie w terminie 30 dni od dnia zaistnienia zdarzenia powodującego konieczność tej zmiany. Do wniosku o zatwierdzenie zmiany stosuje się art. 75.”,

b) uchyla się ust. 3;

20) w art. 77 w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) plan monitorowania emisji z operacji lotniczych albo uproszczony plan monitorowania emisji z operacji lotniczych;

2) zmianę planu monitorowania emisji z operacji lotniczych albo uproszczonego planu monitorowania emisji z operacji lotniczych – jeżeli zmiana ta ma charakter istotnej zmiany, o której mowa w art. 15 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066.”;

21) w art. 80:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Operator statku powietrznego jest obowiązany do monitorowania skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) zgodnie z planem monitorowania emisji z operacji lotniczych albo uproszczonym planem monitorowania emisji z operacji lotniczych zatwierdzonymi przez właściwe organy.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Operator statku powietrznego oraz prowadzący instalację sporządzają raport na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 68 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066, zwany dalej „raportem na temat wielkości emisji”.”;

22) uchyla się art. 81;

23) art. 82 i art. 83 otrzymują brzmienie:

„Art. 82. Raporty, o których mowa w art. 79 ust. 1, oraz raport na temat wielkości emisji sporządza się przy użyciu elektronicznego formularza udostępnionego na stronie internetowej Krajowego ośrodka, opracowanego na podstawie formularzy i wytycznych ogłaszanych przez Komisję Europejską.

Art. 83. Sposób monitorowania wielkości emisji pochodzących z instalacji i z operacji lotniczych oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) określają przepisy rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066.”;

24) w art. 84:

a) w ust. 1 wyrazy „Raporty, o których mowa w art. 80 ust. 3 i art. 81 ust. 1 i 3, podlegają” zastępuje się wyrazami „Raport na temat wielkości emisji podlega”,

b) w ust. 2 wyrazy „ , o którym mowa w art. 80 ust. 3,” zastępuje się wyrazami „na temat wielkości emisji”,

c) w ust. 5 wyrazy „ , o którym mowa odpowiednio w art. 80 ust. 3 lub art. 81 ust. 1 i 3” zastępuje się wyrazami „na temat wielkości emisji”;

25) w art. 85 w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) rozpoczynające się lub kończące się na lotniskach znajdujących się na terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego wykonywane do i z państw spoza tego obszaru, z wyłączeniem lotów rozpoczynających się na lotniskach znajdujących się na terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego i kończących się na lotniskach znajdujących się w Konfederacji

Szwajcarskiej lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej,”;

26) w art. 86:

a) w ust. 1 w zdaniu pierwszym skreśla się wyrazy „o którym mowa w art. 80 ust. 3,”,

b) uchyla się ust. 3–4a;

27) po art. 86 dodaje się art. 86a w brzmieniu:

„Art. 86a. W przypadku przyjęcia w raporcie na temat wielkości emisji współczynnika emisji wynoszącego zero dla wykorzystywanych paliw o współczynniku zero w rozumieniu art. 3 pkt 23d rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066 prowadzący instalację lub operator statku powietrznego, w przypadkach przewidzianych w tym rozporządzeniu, wykazują zgodność, o której mowa odpowiednio w art. 3 pkt 23c lit. a, b albo c rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066, za pomocą:

1) dowodów z bazy danych, o których mowa w przepisach rozdziału III, sekcji 2, podsekcji 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066, lub

2) dokumentu wydanego w ramach systemu certyfikacji:

a) zatwierdzonego przez Komisję Europejską w drodze decyzji, o której mowa w art. 30 ust. 4 dyrektywy 2018/2001, lub

b) ocenionego przez Komisję Europejską jako spełniający warunki, w drodze decyzji wydanej na podstawie art. 30 ust. 6 akapit trzeci dyrektywy 2018/2001, lub

c) uznanego przez Komisję Europejską w drodze decyzji, o której mowa w art. 9 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1788 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie wspólnych zasad rynków wewnętrznych gazu odnawialnego, gazu ziemnego i wodoru, zmieniającej dyrektywę (UE) 2023/1791 i uchylającej dyrektywę 2009/73/WE (Dz. Urz. UE L 2024/1788 z 15.07.2024), lub

3) dokumentu wystawionego przez podmiot objęty systemem certyfikacji, o którym mowa w pkt 2 lit. a lub b, na podstawie dokumentu, o którym mowa w tym przepisie, zawierającego:

a) numer certyfikatu wydanego w ramach uznanego systemu certyfikacji,

b) informacje, o których mowa w ust. 1 lit. a–d i f–h załącznika 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 (Dz. Urz. UE L 168 z 27.06.2022, str. 1, z późn. zm.), w zakresie, w jakim są wymagane dla danego rodzaju paliwa, oraz w ust. 2 załącznika I do tego rozporządzenia.”;

28) w art. 87:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jeżeli operator statku powietrznego nie przedłoży na wezwanie dokumentów, o których mowa w ust. 3, albo jeżeli na podstawie przedłożonych dokumentów nie można w sposób rzetelny oszacować wielkości emisji lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), organ Inspekcji dokonuje oszacowania wielkości emisji lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), w szczególności na podstawie ustaleń organów sprawujących dozór przestrzeni powietrznej.”,

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli organ Inspekcji stwierdzi nieprawidłowości, które miały wpływ na ustalenie wielkości emisji z instalacji albo wielkości emisji z operacji lotniczej lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), wydaje decyzję określającą szacunkową wielkość emisji z instalacji albo emisji z operacji lotniczej lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), w roku okresu rozliczeniowego, którego dotyczy raport na temat wielkości emisji.

6. Organ Inspekcji przekazuje Krajowemu ośrodkowi kopię decyzji, o której mowa w ust. 5, w terminie 7 dni od dnia, w którym stała się ona ostateczna.

29) w art. 88:

a) w ust. 1:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Krajowy ośrodek, w terminie do dnia 31 maja każdego roku, występuje do organu Inspekcji o oszacowanie wielkości emisji z instalacji albo oszacowanie wielkości emisji z operacji lotniczej lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), w przypadku gdy:”,

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) prowadzący instalację albo operator statku powietrznego nie przedłożył raportu na temat wielkości emisji lub sprawozdania z weryfikacji, o którym mowa w art. 84 ust. 1;”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Krajowy ośrodek występuje do organu Inspekcji o oszacowanie:

1) wielkości emisji z instalacji albo

2) wielkości emisji z operacji lotniczej lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2)

– również w przypadku, gdy z uzyskanych przez niego informacji wynika, że emisja lub skutki inne niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) ustalone na podstawie raportu na temat wielkości emisji lub poprawionego raportu na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 86 ust. 10, zostały ustalone nieprawidłowo.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, organ Inspekcji wydaje decyzję określającą szacunkową wielkość emisji z instalacji albo emisji z operacji lotniczej lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), za rok okresu rozliczeniowego, którego dotyczyło wystąpienie Krajowego ośrodka. Przepisy art. 87 ust. 2–4 i 6 stosuje się odpowiednio.”;

30) art. 89 otrzymuje brzmienie:

„Art. 89. Organ Inspekcji umarza postępowanie w sprawie oszacowania wielkości emisji z instalacji albo emisji z operacji lotniczej lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), o których mowa w art. 88 ust. 1, jeżeli przed wydaniem decyzji prowadzący instalację albo operator statku powietrznego dopełni obowiązku, o którym mowa w art. 86 ust. 1.”;

31) w art. 91:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Krajowy ośrodek wprowadza do rejestru Unii informację o wielkości emisji z instalacji lub z operacji lotniczych na podstawie:

1) raportu na temat wielkości emisji albo

2) poprawionego raportu na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 86 ust. 10

– który został zweryfikowany jako zadowalający.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Krajowy ośrodek dokonuje w rejestrze Unii aktualizacji informacji o szacunkowej wielkości emisji z instalacji albo z operacji lotniczych na podstawie

decyzji określającej szacunkową wielkość emisji, o której mowa w art. 87 ust. 5 i art. 88 ust. 3, w terminie 7 dni od dnia otrzymania kopii tej decyzji.”;

32) po art. 92a dodaje się art. 92b w brzmieniu:

„Art. 92b. 1. Operator statku powietrznego lub operator CORSIA, który prowadzi działalność w odniesieniu do ograniczonej liczby par:

1) lotnisk lub
2) państw, między którymi loty podlegają obowiązkowi, o którym mowa w art. 97a ust. 2, lub
3) państw innych niż określone w pkt 2

– może złożyć do Krajowego ośrodka wniosek o publikację przez Komisję Europejską danych, o których mowa w ust. 2, na wyższym poziomie agregacji, jeżeli ich ujawnienie mogłoby stanowić naruszenie interesu handlowego tego operatora.

2. Wniosek może obejmować następujące dane:

1) w odniesieniu do pary lotnisk na terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego:
   a) emisje ze wszystkich lotów,
   b) łączną liczbę lotów,
   c) łączną liczbę pasażerów,
   d) rodzaje statków powietrznych;
2) w odniesieniu do operatora statków powietrznych:
   a) dane dotyczące emisji z lotów w obrębie terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, lotów z państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, lotów do państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego i lotów między dwoma państwami trzecimi w podziale na pary państw oraz dane dotyczące emisji podlegających obowiązkowi, o którym mowa w art. 97a ust. 2,
   b) wymogi dotyczące kompensacji w rozumieniu art. 2 pkt 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879 w danym roku obliczone zgodnie z przepisami tego rozporządzenia,
   c) liczbę i rodzaj jednostek, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 11a ust. 3 lub 8 dyrektywy 2003/87/WE, wykorzystanych w celu zapewnienia zgodności z wymogami, o których mowa w lit. b,

d) ilość i typ wykorzystanych paliw, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066 lub które uprawniają operatora statku powietrznego do otrzymania uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego na podstawie przepisów rozdziału 7a.

3. Wniosek składa się na formularzu raportu na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 82.

4. Jeżeli Krajowy ośrodek uzna, że zawarte we wniosku uzasadnienie potrzeby publikacji danych, o których mowa w ust. 2, na wyższym poziomie agregacji jest niewystarczające, wzywa operatora statku powietrznego do jego uzupełnienia w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania.

5. Krajowy ośrodek przekazuje wniosek ministrowi właściwemu do spraw klimatu:

1) gdy uzasadnienie wniosku jest wystarczające;
2) po uzupełnieniu przez operatora statku powietrznego uzasadnienia wniosku;
3) po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 4.

6. Minister właściwy do spraw klimatu przekazuje wniosek Komisji Europejskiej w celu wydania decyzji, o której mowa w art. 14 ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE.”;

33) uchyla się art. 95a;

34) po art. 95a dodaje się art. 95b w brzmieniu:

„Art. 95b. Przepisu art. 92 nie stosuje się do emisji pochodzących z lotów rozpoczynających się lub kończących się na lotniskach znajdujących się na terytorium:

1) państw najsłabiej rozwiniętych zgodnie z listą ogłoszoną przez Komitet Polityki Rozwoju (CDP) przy Radzie Gospodarczej i Społecznej Organizacji Narodów Zjednoczonych,
2) małych rozwijających się państw wyspiarskich zgodnie z listą ogłaszaną przez Departament Spraw Gospodarczych i Społecznych (DESA) Organizacji Narodów Zjednoczonych

– innych niż państwa wymienione w przepisach wydanych na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE.”;

35) po rozdziale 12 dodaje się rozdział 12a w brzmieniu:

„Rozdział 12a

Realizacja zadań związanych z monitorowaniem, raportowaniem i kompensacją emisji w ramach mechanizmu CORSIA

Art. 97a. 1. Do operatorów CORSIA, w zakresie emisji z operacji CORSIA, stosuje się odpowiednio przepisy art. 74 ust. 1 i 2, art. 75 ust. 1, 3 i 4, art. 76 ust. 1 i 2, art. 77, art. 79, art. 80 ust. 1 i 3, art. 82, art. 83, art. 84, art. 86 ust. 1, 2 i 5–10, art. 87–90, art. 94 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 oraz art. 95, z uwzględnieniem odstępstw, o których mowa w art. 5 i art. 6 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927.

2. Operator CORSIA dokonuje kompensacji emisji z operacji CORSIA wykonywanych między:

1) państwem należącym do Europejskiego Obszaru Gospodarczego a państwami wymienionymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, a także między państwami wymienionymi w tych przepisach oraz między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w tych przepisach,
2) krajami i terytoriami zamorskimi wymienionymi w załączniku II do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej a państwami należącymi do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, innymi krajami i terytoriami zamorskimi, Szwajcarią, Zjednoczonym Królestwem lub jednym z państw wymienionych w przepisach wydanych na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE

– zgodnie z informacją, o której mowa w art. 97c ust. 3.

3. Kompensacja, o której mowa w ust. 2, odbywa się w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 11a ust. 3 akapit drugi lub ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, z uwzględnieniem zwolnień określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25a ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE.

Art. 97b. 1. Krajowy ośrodek dokonuje obliczeń rocznych wymogów dotyczących kompensacji, o których mowa w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w podziale na operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2.

2. Krajowy ośrodek przekazuje obliczenia, o których mowa w ust. 1, Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie do dnia 15 listopada każdego roku.

3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2, o rocznych wymogach dotyczących kompensacji za poprzedni rok kalendarzowy, w terminie wskazanym w art. 3 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879.

Art. 97c. 1. Krajowy ośrodek dokonuje obliczeń całkowitych ostatecznych wymogów dotyczących kompensacji, o których mowa w art. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, dla danego okresu wskazanego w tym rozporządzeniu, w podziale na operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2.

2. Krajowy ośrodek przekazuje obliczenia, o których mowa w ust. 1, Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie do dnia 15 listopada roku następującego po ostatnim roku danego okresu wskazanego w rozporządzeniu Komisji (UE) 2024/1879.

3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2, o całkowitych ostatecznych wymogach w zakresie kompensacji za okres, o którym mowa w art. 4 ust. 7 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w terminie wskazanym w tym przepisie.

Art. 97d. 1. Operator CORSIA może złożyć do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wniosek, o którym mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w terminie do dnia 15 listopada roku następującego po ostatnim roku danego okresu wskazanego w tym rozporządzeniu.

2. Jeżeli operator CORSIA, o którym mowa w ust. 1, spełnił w okresie, którego dotyczy wniosek, warunek, o którym mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje go o braku obowiązku kompensacji za ten okres, w terminie wskazanym w art. 4 ust. 7 tego rozporządzenia. Przepisu art. 97c ust. 3 nie stosuje się.

Art. 97e. 1. Krajowy ośrodek przekazuje ministrowi właściwemu do spraw klimatu oraz Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie do dnia 15 lipca każdego roku, dane, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927.

2. Dane, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminie do dnia 31 lipca każdego roku:

1) minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Komisji Europejskiej;
2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

3. W przypadku, o którym mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, przepisy ust. 1 i 2 oraz art. 86 ust. 1, 2 i 5–10 stosuje się odpowiednio.

Art. 97f. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wykazy, o których mowa w art. 3 ust. 3 oraz art. 6 ust. 8 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminach, o których mowa w tych przepisach.

Art. 97g. Operator CORSIA przedkłada Krajowemu ośrodkowi raport na temat anulowania jednostek emisji, o którym mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, wraz ze sprawozdaniem z jego weryfikacji, w przypadku oraz w terminie, o których mowa w tym przepisie.

Art. 97h. 1. Krajowy ośrodek przekazuje informacje, o których mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, ministrowi właściwemu do spraw klimatu oraz Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie do dnia 15 lipca roku wskazanego w tym przepisie.

2. Informacje, o których mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminie wskazanym w tym przepisie:

1) minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Komisji Europejskiej;
2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).”;

36) w art. 103:

a) w ust. 1:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) operator CORSIA”,

– część wspólna punktów otrzymuje brzmienie:

„– który prowadzi operacje lotnicze lub operacje CORSIA bez zatwierdzonego planu monitorowania emisji z operacji lotniczych albo zatwierdzonego uproszczonego planu monitorowania emisji z operacji lotniczych.”,

b) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) operator CORSIA”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Na wniosek prowadzącego instalację albo operatora statku powietrznego, albo operatora CORSIA organ Inspekcji może odstąpić od nałożenia

administracyjnej kary pieniężnej, jeżeli toczy się postępowanie odpowiednio w sprawie:

1) zmiany zezwolenia w zakresie zatwierdzenia zmiany planu monitorowania wielkości emisji albo

2) zatwierdzenia planu monitorowania emisji z operacji lotniczych albo uproszczonego planu monitorowania emisji z operacji lotniczych, albo istotnych zmian tych planów.”;

37) w art. 105:

a) w ust. 1:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) operator CORSIA”,

– część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– który nie dostarczył w terminie określonym w art. 86 ust. 1 Krajowemu ośrodkowi raportu na temat wielkości emisji lub sprawozdania z weryfikacji, o którym mowa w art. 84 ust. 1.”,

b) w ust. 2 wyrazy „ , o którym mowa w art. 80 ust. 3,” zastępuje się wyrazami „na temat wielkości emisji”;

38) w art. 141:

a) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa w brzmieniu:

„1aa. Przepisów rozdziału 12 w zakresie raportowania wielkości emisji, o którym mowa w art. 86, oraz rozliczania wielkości emisji, o którym mowa w art. 92, nie stosuje się do operacji lotniczych:

1) rozpoczynających się lub kończących się na lotniskach znajdujących się na terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, wykonywanych do i z państw spoza tego obszaru, w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2026 r.;

2) wykonywanych między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego Unii Europejskiej a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, w tym innym lotniskiem znajdującym się w tym samym regionie najbardziej oddalonym lub w innym regionie najbardziej oddalonym tego samego państwa członkowskiego, w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.”,

b) po ust. 1b dodaje się ust. 1ba w brzmieniu:

„1ba. Przepisu ust. 1aa pkt 1 nie stosuje się do operacji lotniczych:

1) rozpoczynających się lub kończących się na terytorium państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub Konfederacji Szwajcarskiej, wykonywanych do i z lotnisk znajdujących się na terytorium Konfederacji Szwajcarskiej;

2) rozpoczynających się na terytorium państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, wykonywanych do lotnisk znajdujących się na terytorium Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.”,

c) w ust. 1d wyrazy „rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1603” zastępuje się wyrazami „rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz. Urz. UE L 250 z 30.09.2019, str. 10)”,

d) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Raport na temat wielkości emisji w części dotyczącej emisji z operacji lotniczych rozpoczynających się na terytorium państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub Konfederacji Szwajcarskiej, wykonywanych do lotnisk znajdujących się na terytorium Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w okresie od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. uważa się za raport w rozumieniu art. 80 ust. 3.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425 oraz z 2025 r. poz. 1863) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) wykonywanie zadań, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1685 i 1863 oraz z 2026 r. poz. …), w zakresie:

a) przeprowadzania kontroli w zakresie emisji gazów cieplarnianych objętych systemem i mechanizmem CORSIA oraz

b) szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2);”;

2) w art. 4a w ust. 1a uchyla się pkt 3;

3) w art. 18:

a) ust. 1a i 2 otrzymują brzmienie:

„1a. Koszty oszacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), o którym mowa w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, ponosi prowadzący instalację, operator statku powietrznego albo operator CORSIA.

2. Wysokość kosztów, o których mowa w ust. 1 i 1a, ustala, w drodze decyzji, organ Inspekcji Ochrony Środowiska stwierdzający naruszenie wymagań ochrony środowiska albo dokonujący oszacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2).”,

b) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), o którym mowa w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.[3)]) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 274 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Wysokość opłaty za korzystanie ze środowiska w przypadku uprawnień do emisji wydanych na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych ustala się jako iloczyn liczby uprawnień do emisji wydanych w danym roku na rachunek posiadania operatora w rejestrze Unii, o którym mowa w art. 8 ust. 1 tej ustawy, i obowiązującej stawki opłat za wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza w zakresie emisji dwutlenku węgla w roku, w którym wydano uprawnienia do emisji.”;

2) w art. 285b w ust. 1 i w ust. 3 skreśla się wyrazy „albo operator statku powietrznego”;

3) w art. 286 w ust. 3 w pkt 2 skreśla się wyrazy „informacji, o której mowa w art. 48 ust. 1 pkt 2 tej ustawy, lub”.

---

3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176, 426, 605, 607 i 635.

Art. 4. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176, 607 i 864) w art. 21 po ust. 2f dodaje się ust. 2fa w brzmieniu:

„2fa. Prezes Urzędu wykonuje zadania określone w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1685 i 1863 oraz z 2026 r. …).”.

Art. 5. W ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2026 r. poz. 526) w art. 3 w ust. 2 w pkt 10:

1) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„administrowanie systemem handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, oraz wykonywanie zadań związanych z mechanizmem CORSIA, o którym mowa w tej ustawie, w szczególności:”;
2) lit. c otrzymuje brzmienie:
„c) prowadzenie, w postaci elektronicznej, bazy danych zawierającej informacje o operatorach statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze objęte systemem oraz operacje CORSIA, niezbędne do monitorowania sposobu wywiązania się przez operatorów statków powietrznych z obowiązków związanych z uczestnictwem w systemie oraz mechanizmie CORSIA,”;
3) lit. f otrzymuje brzmienie:
„f) opiniowanie planów monitorowania, dokumentów uzupełniających i informacji, o których mowa w art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, oraz uproszczonych planów monitorowania, o których mowa w art. 74 ust. 2 tej ustawy,”;
4) lit. q otrzymuje brzmienie:
„q) sporządzanie wykazów prowadzących instalacje oraz operatorów statków powietrznych, którzy naruszyli obowiązki związane z uczestnictwem w systemie, i przekazywanie ich właściwym organom, stosownie do art. 94, art. 96 i art. 97 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych;”.

Art. 6. Emisja z okresu od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy jest emisją w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 7. Zgodność, o której mowa w art. 3 pkt 23c rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz. Urz. UE L 334 z 31.12.2018, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/2066", uznaje się za wykazaną za 2025 r., jeżeli prowadzący instalację albo operator statku powietrznego wykazali ją w raporcie na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 80 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, za pomocą:

1) dowodów z bazy danych, o których mowa w przepisach rozdziału III, sekcji 2, podsekcji 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066, lub
2) dokumentu wydanego w ramach systemu certyfikacji:
   a) zatwierdzonego przez Komisję Europejską w drodze decyzji, o której mowa w art. 30 ust. 4 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.), zwanej dalej „dyrektywą 2018/2001", lub
   b) ocenionego przez Komisję Europejską jako spełniający warunki, w drodze decyzji wydanej na podstawie art. 30 ust. 6 akapit trzeci dyrektywy 2018/2001, lub
   c) uznanego przez Komisję Europejską w drodze decyzji, o której mowa w art. 9 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1788 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie wspólnych zasad rynków wewnętrznych gazu odnawialnego, gazu ziemnego i wodoru, zmieniającej dyrektywę (UE) 2023/1791 i uchylającej dyrektywę 2009/73/WE (Dz. Urz. UE L 2024/1788 z 15.07.2024), lub
3) dokumentu wystawionego na podstawie dokumentu, o którym mowa w pkt 2 lit. a lub b, zawierającego:
   a) numer certyfikatu wydanego w ramach uznanego systemu certyfikacji,
   b) informacje, o których mowa w ust. 1 lit. a–d i f–h załącznika 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 (Dz. Urz. UE L 168 z 27.06.2022, str. 1, z późn. zm.), w zakresie, w jakim są wymagane dla danego rodzaju paliwa, oraz w ust. 2 załącznika I do tego rozporządzenia.

Art. 8. Do postępowań w zakresie oszacowania wielkości emisji z operacji lotniczej oraz wymierzenia administracyjnych kar pieniężnych wobec operatorów statków powietrznych niemających siedziby lub miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 9. Do postępowań w sprawie wymierzenia opłaty, o której mowa w art. 273 ust. 1 pkt 1a ustawy zmienianej w art. 3, w przypadku uprawnień do emisji wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na rachunek w rejestrze Unii na zasadach określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się art. 288 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 3.

Art. 10. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 18 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 2 tracą moc z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 18 ust. 3 tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak niepóźniej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Głównym celem projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa jest stworzenie warunków sprzyjających transformacji sektora lotniczego w kierunku ograniczenia jego wpływu na klimat i środowisko, przy jednoczesnym wzmocnieniu konkurencyjności operatorów statków powietrznych działających na rynku krajowym i unijnym.

Projekt wprowadza rozwiązania wspierające rozwój zrównoważonych paliw lotniczych oraz mechanizmy zachęt ekonomicznych służących ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych w lotnictwie.

Dotychczasowy przydział uprawnień do emisji faworyzował operatorów statków powietrznych ze znaczącymi emisjami historycznymi. Przewoźnicy krajowi, którzy odnotowują wzrost przewozów, a jednocześnie charakteryzują się niskimi emisjami historycznymi, są poszkodowani przy takim podziale. Zmiana modelu przydziału uprawnień do emisji, polegająca na odejściu od historycznego przydziału bezpłatnych uprawnień, odpowiada postulatom krajowych przewoźników lotniczych, dla których dotychczasowy system stanowił barierę rozwojową.

Proponowane regulacje przyczynią się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z paliw kopalnych w sektorze transportu lotniczego oraz do zwiększenia udziału kwalifikujących się paliw lotniczych w lotnictwie, ponieważ w związku z ich wykorzystywaniem operatorzy statków powietrznych będą mogli otrzymać przydział bezpłatnych uprawnień do emisji. Będzie to skutkiem ograniczenia mechanizmu przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji do przypadków stosowania kwalifikujących się paliw lotniczych. Ponadto emisje gazów cieplarnianych z operacji lotniczych będą ogólnie nadal ograniczane m.in. z powodu wprowadzenia obowiązku rozliczenia emisji w odniesieniu do lotów do i z regionów najbardziej oddalonych oraz w związku z wprowadzeniem Mechanizmu Kompensacji i Redukcji CO_2 dla Lotnictwa Międzynarodowego (ang. CORSIA – *Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation*), który dotyczy lotów poza Unią Europejską (UE). Rozwiązania te stanowią bezpośrednią zachętę do dekarbonizacji transportu lotniczego i wspierają rozwój rynku paliw alternatywnych.

Realizacja powyższych celów następuje w szczególności poprzez nowelizację ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z

2025 r. poz. 1685, z późn. zm.), zwanej dalej „USHE”. W związku ze zmianami w USHE niezbędne są także odpowiednie zmiany i uzupełnienia w:

1) ustawie z dnia 21 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425, z późn. zm.) – uzupełnienia w związku z nałożeniem obowiązków na Inspekcję Ochrony Środowiska w zakresie szacowania wielkości emisji z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2);

2) ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.) – zmiany wynikowe dotyczące skreślenia odesłań do nadmiarowo wydanych uprawnień do emisji w przypadku operatorów statków powietrznych;

3) ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2026 r. poz. 526) – przepisy porządkowe wskazujące dodatkowe zadania Krajowego ośrodka wynikające z wykonywania zadań dotyczących operacji CORSIA.

Wdrożenie prawa unijnego

Projekt ustawy dokonuje transpozycji przepisów wprowadzonych dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 115), zwaną dalej „dyrektywą 2023/958”, które modyfikują zasady funkcjonowania systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (EU ETS), oraz służą stosowaniu aktów wykonawczych i aktów delegowanych wydanych na podstawie dyrektywy 2023/958, w szczególności:

1) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2493 z dnia 23 września 2024 r. zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 w odniesieniu do aktualizacji monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 2024/2493 z 27.09.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/2493”;

2) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1879 z dnia 9 lipca 2024 r. ustanawiającego zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów mechanizmu CORSIA (Dz. Urz. UE L 2024/1879 z 10.07.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/1879”;

3) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/723 z dnia 6 lutego 2025 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady poprzez ustanowienie szczegółowych zasad corocznego obliczania różnic w cenie między kwalifikującymi się paliwami lotniczymi a naftą kopalną oraz przydzielania uprawnień w ramach EU ETS na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych (Dz. Urz. UE L 2025/723 z 16.04.2025), zwanego dalej „rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/723";

4) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/927 z dnia 20 maja 2025 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego i uchylającego rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 (Dz. Urz. UE L 2025/927 z 31.07.2025), zwanego dalej „rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/927".

Zmiany bezpłatnego przydziału uprawnień do emisji i mechanizmy wsparcia dla zrównoważonych paliw lotniczych

Projekt wprowadza rozwiązania wspierające wykorzystanie tzw. kwalifikujących się paliw lotniczych.

Przewidziano w szczególności:

1) przyznanie ograniczonej puli bezpłatnych uprawnień (20 mln) dla operatorów wykorzystujących takie paliwa;

2) mechanizm rekompensujący różnicę cen między paliwami konwencjonalnymi a paliwami nisko- i zeroemisyjnymi;

3) definicję kwalifikującego się paliwa lotniczego;

4) procedurę ubiegania się o przydział uprawnień.

Rozwiązania te stanowią bezpośrednią zachętę do dekarbonizacji transportu lotniczego i wspierają rozwój rynku paliw zrównoważonych.

Dyrektywa 2023/958 wprowadziła regulacje umożliwiające przyznanie bezpłatnych uprawnień do emisji w związku ze stosowaniem tzw. kwalifikujących się paliw lotniczych, a także obejmuje zakresem monitorowania, raportowania i weryfikacji w systemie EU ETS skutki inne niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) z operacji lotniczych. Dyrektywa 2023/958 przewiduje także

kolejne regulacje wdrażające opracowany przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) mechanizm CORSIA, który został szczegółowo opisany w załączniku 16 tom 4 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Wyjątkiem od przyjętej w dyrektywie 2023/958 zasady, zgodnie z którą operatorzy statków powietrznych nabywają uprawnienia do emisji na aukcjach, jest ustanowienie pewnej puli uprawnień (20 mln), które będą przydzielane bezpłatnie w związku z korzystaniem przez operatorów z tzw. kwalifikujących się paliw lotniczych. Przydział uprawnień do emisji w związku ze stosowaniem tych paliw ma charakter czasowy i jest realizowany w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. Zgodnie z art. 3c ust. 6 zmienionej dyrektywy 2003/87/WE przydziały tych uprawnień z ww. puli są przyznawane w celu pokrycia części lub całości różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem odpowiednich rodzajów paliw zeroemisyjnych. Konstrukcja ta ma na celu ustanowienie zachęt, aby operatorzy statków powietrznych, korzystając z kwalifikujących się paliw lotniczych, zmierzali do dekarbonizacji zarobkowych przewozów lotniczych. Szczegółowe zasady przydziału ww. uprawnień zostały określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2025/723, natomiast rodzaje paliw, które będą uznawane za paliwa kwalifikujące się, zostały wskazane w załączniku do tego rozporządzenia. Zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/723 wniosek o przydział ma być częścią raportu na temat wielkości emisji, a co za tym idzie ma być składany corocznie i obejmować swoim zakresem kwalifikujące się paliwa lotnicze wykorzystane przez danego operatora w poprzednim roku kalendarzowym. W związku z przyjęciem takiego rozwiązania konieczne stało się również wprowadzenie odpowiednich przepisów kompetencyjnych, na mocy których zobowiązano Krajowy ośrodek do dokonywania obliczeń liczby uprawnień w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego w odniesieniu do operatora statku powietrznego, zgodnie z przepisami rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/723. Wyniki tych obliczeń zostaną przekazane ministrowi właściwemu do spraw klimatu, którego obowiązkiem będzie publikacja stosownych informacji w BIP.

Należy podkreślić, że operatorzy statków powietrznych monitorowali emisje w 2024 r. i 2025 r. i złożyli raporty na temat wielkości emisji za te lata, w których wykazali wykorzystanie paliw kwalifikujących się. Oznacza to, że również w kontekście przydziału uprawnień na kwalifikujące się paliwa lotnicze, obowiązki w zakresie monitorowania i raportowania emisji za 2024 r. i 2025 r. zostały zrealizowane i nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych.

Dotychczasowy system przydziału uprawnień do emisji był oparty na historycznych emisjach i faworyzował największych operatorów, przez co stanowił istotną barierę dla przewoźników rozwijających działalność. Projektowane zmiany prowadzą do:

1) zwiększenia przejrzystości zasad;
2) poprawy warunków konkurencji;
3) dostosowania systemu do aktualnej struktury rynku.

Rozszerzenie zakresu monitorowania emisji

Projekt przewiduje:

1) objęcie monitorowaniem także skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2);
2) włączenie tych danych do planów monitorowania i raportów emisji;
3) weryfikację raportów przez akredytowanych weryfikatorów.

Wprowadzenie tych regulacji pozwoli na pełniejsze ujęcie wpływu lotnictwa na klimat.

Projekt ustawy wprowadza wzorowaną na definicji zawartej w dyrektywie 2023/958 definicję skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2). W projekcie przewidziano zmianę zasad monitorowania, raportowania oraz weryfikacji w ramach systemu EU ETS dotyczącą skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) z operacji lotniczych. Zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066 zmienionego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/2493 skutki inne niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) z operacji lotniczych stanowią część formularza planu monitorowania wielkości emisji. Jednocześnie raport dotyczący skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) jest załącznikiem do raportu na temat wielkości emisji. Tym samym obowiązujące przepisy rozdziału 12 USHE w zakresie obowiązku monitorowania i raportowania emisji musiały zostać uzupełnione w ten sposób, że wprowadza się obowiązek uwzględnienia skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) odpowiednio w planie monitorowania wielkości emisji oraz raporcie na temat wielkości emisji z operacji lotniczych. Ponadto do USHE wprowadzono przepisy w zakresie weryfikacji przez akredytowanego weryfikatora raportu na temat wielkości emisji, którego częścią będą także skutki inne niż emisja dwutlenku węgla (CO_2). Zaproponowano również zmianę definicji weryfikatora w celu uwzględnienia zasad weryfikacji w mechanizmie CORSIA.

Uregulowania w USHE wymagała również procedura zastępczego szacowania skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) z operacji lotniczych. Zadanie to zostało powierzone organom Inspekcji Ochrony Środowiska i ma ono być realizowane w sposób analogiczny jak w przypadku szacowania wielkości emisji w odniesieniu do instalacji czy emisji dwutlenku węgla (CO_2) z operacji lotniczych. Projekt ustawy, podobnie jak dyrektywa 2023/958, nie przewiduje obowiązku umarzania uprawnień w zakresie skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2).

Mechanizm CORSIA

Dyrektywa 2023/958 wdraża kolejne elementy tzw. mechanizmu CORSIA, który jest nakierowany na redukowanie emisji w międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Mechanizm ten został opracowany przez ICAO, natomiast UE podjęła decyzję o włączeniu do niego unijnego lotnictwa. Na operatorach statków powietrznych ciążą obowiązki związane z kompensowaniem przekraczanych poziomów emisji (poziom bazowy) ustalonych przez Radę ICAO. Obowiązki te obejmują m.in. objęcie ramami monitorowania i raportowania emisji z lotów realizowanych w ramach mechanizmu CORSIA, tj. lotów międzynarodowych, oraz umarzanie jednostek w liczbie odpowiadającej wielkości emisji przewyższającej poziom bazowy z lotów podlegających kompensacji, tj. określonych lotów innych niż loty wewnątrz EOG. Tym samym w projekcie ustawy przewidziano nowy rozdział 12a USHE dotyczący obowiązku monitorowania, raportowania oraz kompensacji emisji objętych mechanizmem CORSIA. Kompensacja emisji w mechanizmie CORSIA będzie odbywała się przez umarzanie określonych jednostek emisji w sposób określony w aktach wykonawczych Komisji Europejskiej wydanych na podstawie art. 11a ust. 3 i 8 dyrektywy 2003/87/WE. Komisja Europejska nie wydała ww. przepisów, jednakże pierwsze rozliczenia mają nastąpić niewcześniej niż pod koniec 2027 r. (za lata 2024–2026)[1].

Wdrożenie dyrektywy 2003/87/WE w zakresie mechanizmu CORSIA jest związane także z obowiązkami po stronie właściwych organów krajowych, które mają za zadanie cyklicznie dokonywać obliczeń wymogów dotyczących kompensacji emisji dla poszczególnych operatorów oraz informować ich o tym. Projekt ustawy zawiera nowe przepisy art. 97b oraz art. 97c USHE, w ramach których obowiązki te zostały odpowiednio przypisane Krajowemu ośrodkowi oraz Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC). Stosując zasady i metodykę obliczania wymogów dotyczących kompensacji przewidzianą w przepisach rozporządzenia

[1] Co wynika z art. 4 ust. 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1879.

wykonawczego Komisji (UE) 2024/1879, Krajowy ośrodek będzie dokonywał obliczeń rocznych wymogów dotyczących kompensacji CO_2 oraz – stanowiących podstawę rozliczenia emisji w mechanizmie CORSIA – całkowitych ostatecznych wymogów dotyczących kompensacji dwutlenku węgla (CO_2) dla odpowiedniego okresu wskazanego w tym rozporządzeniu[2]. Krajowy ośrodek będzie przekazywał ww. obliczenia do Prezesa ULC, który następnie będzie informował operatorów statków powietrznych objętych mechanizmem CORSIA o obowiązujących ich wymogach w zakresie kompensacji (w terminie do dnia 30 listopada zgodnie z aktualnym brzmieniem rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1879). W konsekwencji w projekcie ustawy przewidziano również stosowne regulacje wprowadzające zmiany do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.) polegające na uwzględnieniu w katalogu zadań Prezesa ULC ww. obowiązków informacyjnych w zakresie wymogów kompensacji CORSIA wynikających z projektowanego art. 97c USHE.

Takie rozbudowanie, w stosunku do dotychczasowego stanu prawnego, przepisów dotyczących mechanizmu CORSIA wymagało odpowiedniej zmiany systematyki USHE m.in. przez uwzględnienie tego mechanizmu w przepisie określającym zakres przedmiotowy ustawy oraz wprowadzenie odrębnych definicji operatora CORSIA i operacji CORSIA.

Operacja CORSIA została zdefiniowana dość szeroko (oznacza operację samolotu od startu na lotnisku państwa lub jego terytoriów i lądowanie na lotnisku innego państwa lub jego terytoriów, z wyłączeniem rodzajów lotów wymienionych w art. 12 ust. 6 akapit 4 dyrektywy 2003/87/WE). To przepisy dodanego rozdziału 12a wskazują, które przepisy USHE stosuje się do tych operacji (m.in. obowiązek monitorowania, raportowania, zatwierdzania planów monitorowania wielkości emisji) oraz które operacje CORSIA podlegają wymogom kompensacji zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/1879.

Za operatora CORSIA według nowej definicji będzie w pierwszej kolejności uważany podmiot, który użytkuje samolot w czasie wykonywania operacji CORSIA, a jeżeli podmiot ten nie jest znany lub nie został wskazany przez właściciela tego samolotu, operatorem CORSIA będzie właściciel samolotu. Zarówno użytkownik, jak i właściciel, aby posiadali status operatora CORSIA, muszą spełniać dalsze przesłanki, tj.:

[2] Aktualnie rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1879 przewiduje dwa okresy, tj. lata 2021–2023 oraz lata 2024–2026, ale należy się spodziewać uzupełnienia przepisów w tym zakresie.

1) posiadać certyfikat upoważniający do wykonywania działalności gospodarczej przy użyciu samolotów, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tzw. certyfikat AOC), lub być użytkownikiem statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ww. ustawy (czyli figurować w prowadzonym przez Prezesa ULC rejestrze cywilnych statków powietrznych jako użytkownik zarejestrowanego w nim statku);
2) wytwarzać rocznie emisje dwutlenku węgla (CO_2) co najmniej na poziomie 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg w trakcie wykonywania operacji CORSIA.

Przyjęto, że nie ma potrzeby doprecyzowywania definicji samolotu w projektowanej ustawie, ponieważ nawet ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze – posługuje się tym pojęciem jako utrwalonym w polskim systemie prawnym, nie definiując go odrębnie na potrzeby własnych regulacji.

Zmiany dotyczące paliw i kryteriów zrównoważonego rozwoju

Projekt wprowadza nowe zasady w zakresie biomasy wykorzystywanej w operacjach lotniczych i w pozostałych działaniach objętych systemem EU ETS (nowy art. 86a USHE) dotyczące:

1) poświadczania spełniania kryteriów zrównoważonego rozwoju (KZR);
2) ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (KOEGC);
3) oparcia systemu na unijnych mechanizmach certyfikacji.

Rozwiązania te zapewniają zgodność z aktualnym prawem UE oraz większą elastyczność systemu.

Zrezygnowano z odesłań do ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901 oraz z 2026 r. poz. 607) oraz ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (Dz. U. z 2026 r. poz. 68 i 516) z tego względu, że przepisy tych ustaw wdrażają dyrektywę (UE) 2018/2001 jedynie w jej poprzednim, nieaktualnym już brzmieniu (tzw. RED II). Pozostawienie art. 86 w aktualnym kształcie powodowałoby, że USHE nakazywałaby stosowanie nieaktualnych KZR i KOEGC, co byłoby sprzeczne z prawem UE, bowiem rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie

Komisji (UE) nr 601/2012, zwane dalej „rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/2066", wymaga, aby biomasa – którą podmiot objęty systemem EU ETS chce zaliczyć na poczet frakcji biomasy o współczynniku zero w strumieniu materiałów wsadowych – spełniała KZR i KOEGC określone w aktualnej wersji dyrektywy (UE) 2018/2001 (tzw. RED III, czyli dyrektywy (UE) 2018/2001 uwzględniającej zmiany dokonane dyrektywą (UE) 2023/1413)[3].

Powyższe odnosi się również do wskazania w projektowanych przepisach, że dokumenty, przy pomocy których są wykazywane (aktualne) KZR i KOEGC, to poświadczenia wydawane w ramach zaakceptowanych w drodze decyzji Komisji Europejskiej systemów certyfikacji. Nie jest zatem potrzebne powoływanie się na dokumenty przewidziane w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz ustawie z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii, które w kontekście tych ustaw służą celom niezwiązanym z EU ETS (przede wszystkim realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego). Przyjęcie takiego rozwiązania ma znaczenie z punktu widzenia systemu EU ETS, ponieważ w tym systemie, oprócz dokumentu zwanego Proof of Sustainability (PoS), który co do zasady służy wykazywaniu spełniania KZR i KOEGC, mogą funkcjonować inne dokumenty równoważne wydawane na podstawie PoS, w tym m.in. tzw. Proof of Compliance (PoC). Inny dokument równoważny może dotyczyć paliwa, dla którego został wystawiony PoS, jednakże został on już wykorzystany w ramach innego zobowiązania dostawcy paliwa lub dana partia paliwa została podzielona na mniejsze partie, które następnie trafiły do innych odbiorców. Ze względu na to, że dokument PoS nie może zostać podzielony ani zduplikowany, dla każdej z takich partii potrzebny jest inny dokument i w tym celu systemy certyfikacji wydają dokumenty równoważne (np. ww. PoC). Zaproponowane brzmienie przepisu (art. 86a) będzie obejmowało również tego rodzaju dokumenty, pod warunkiem że zostały wydane na podstawie PoS przez podmiot funkcjonujący w ramach uznanych systemów certyfikacji. Zaproponowano też przepis przejściowy, który sankcjonuje wykazywanie zeroemisyjności paliw w raportach złożonych przez uczestników systemu EU ETS za rok 2025 na podstawie PoS i innych dokumentów równoważnych, rezygnując z wymogu, aby podmiot wystawiający dokument równoważny na podstawie PoS był objęty systemem certyfikacji. Wymóg ten będzie miał zastosowanie wyłącznie do stanów przyszłych. W odniesieniu do 2025 r. przedmiotowe paliwa zrównoważone zostały już sprzedane i wykorzystane w systemie EU ETS i nie jest w ocenie

[3] Z dniem 21 maja 2025 r. weszła w życie ww. nowelizacja dyrektywy (tzw. RED III), która dokonała m.in. zmian w art. 29 ust. 2–7 i 10 dyrektywy (UE) 2018/2001 i w konsekwencji zmieniła te kryteria. Do chwili obecnej nie wdrożono do polskiego porządku prawnego tych przepisów (tj. dyrektywy RED III).

projektodawcy zasadne wsteczne uniemożliwianie wykazania przez podmioty spełniania przez to paliwo KZR i KOEGC.

Zaproponowana formuła umożliwia również zbiorcze objęcie jednym przepisem wszystkich rodzajów „paliw o współczynniku zero", czyli – zgodnie z art. 3 pkt 23d rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066 – biopaliw, biopłynów, paliw z biomasy, syntetycznych paliw niskoemisyjnych RFNBO lub RCF lub frakcji paliw lub materiałów mieszanych, które spełniają KZR lub KOEGC. Poświadczanie spełniania KZR lub KOEGC przez te rodzaje paliw odbywa się na podstawie poświadczeń wydawanych w ramach systemów certyfikacji, o których mowa w art. 30 ust. 4 lub 6 dyrektywy RED III, lub w ramach systemu certyfikacji uznanego przez Komisję Europejską w drodze decyzji, o której mowa w art. 9 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1788 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie wspólnych zasad rynków wewnętrznych gazu odnawialnego, gazu ziemnego i wodoru, zmieniającej dyrektywę (UE) 2023/1791 i uchylającej dyrektywę 2009/73/WE (Dz. Urz. UE L 2024/1788 z 15.07.2024). W art. 86a pkt 1 USHE wskazano również, że poświadczanie spełniania przez określone paliwa KZR i KOEGC może się odbywać za pomocą dowodów z bazy danych, o których mowa w przepisach rozdziału III, sekcji 2, podsekcji 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066.

Derogacje

W projektowanej ustawie przewidziano również modyfikacje tzw. derogacji zezwalających na niestosowanie wobec operatorów statków powietrznych niektórych przepisów dyrektywy 2003/87/WE, wprowadzonych przez dyrektywę 2023/958. Modyfikacje te dotyczą m.in. uznania za spełnione wymogów w zakresie raportowania i umarzania uprawnień w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach nienależących do EOG do dnia 31 grudnia 2026 r. czy też lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego UE a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim UE do dnia 31 grudnia 2030 r.

Agregacja danych dotyczących emisji z działań lotniczych

Do dyrektywy 2003/87/WE dodano także regulację polegającą na publikowaniu przez Komisję Europejską zagregowanych danych rocznych dotyczących emisji z działań lotniczych zgłoszonych państwom członkowskim UE lub przekazanych Komisji zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/2066 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/927, przy jednoczesnej możliwości złożenia przez operatora statków

powietrznych wniosku o opublikowanie danych na wyższym poziomie agregacji ze względu na jego interes handlowy. Projekt przewiduje zatem wprowadzenie do USHE procedury umożliwiającej operatorom statków powietrznych złożenie takiego wniosku, który będzie częścią raportu na temat wielkości emisji. Zgodnie z projektem ustawy Krajowy ośrodek będzie mógł wystąpić do operatora statku powietrznego o uzupełnienie uzasadnienia wniosku w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania. Po uzupełnieniu wniosku (jego uzasadnienia) lub bezskutecznym upływie ww. terminu Krajowy ośrodek przekaże wniosek ministrowi właściwemu do spraw klimatu, który z kolei przekaże go do Komisji Europejskiej, w celu podjęcia przez nią decyzji na podstawie art. 14 ust. 6 akapit drugi dyrektywy 2003/87/WE.

Zmiany porządkujące

W projekcie ustawy zaktualizowano także zakres stosowania USHE określony w art. 2 w związku z funkcjonowaniem systemu UE ETS oraz uporządkowano posługiwanie się pojęciem raportu na temat wielkości emisji.

W projekcie ustawy przewidziano zmianę wprowadzenia do wyliczenia w art. 2 USHE, wynikającą z rozszerzenia zakresu przedmiotowego ustawy o przepisy dotyczące mechanizmu CORSIA. Mechanizm CORSIA z jednej strony jest odrębny od systemu EU ETS, z drugiej jednak dyrektywa 2003/87/WE nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek jego wdrożenia, w odpowiednim zakresie i w sposób w niej przewidziany. W związku z powyższym dotychczasowe sformułowanie we wprowadzeniu do wyliczenia w art. 2 USHE, tj. „przepisów ustawy nie stosuje się do emisji gazów cieplarnianych", stało się nieadekwatne, bowiem wyłączenia wymienione w art. 2 pochodzą z wynikających z dyrektywy wyłączeń dotyczących uczestnictwa w systemie EU ETS. Dotychczasowa formuła utożsamiała niestosowanie ustawy z nieobejmowaniem danych kategorii podmiotów czy działań systemem EU ETS. Zważywszy, że projekt zakłada objęcie ustawą w odpowiednim zakresie mechanizmu CORSIA, zasadne stało się doprecyzowanie, że podmioty lub działania przewidziane w art. 2 nie są objęte systemem EU ETS, natomiast ustawa ma do nich zastosowanie w określonym zakresie.

W związku z uchyleniem rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz. Urz. UE L 250 z 30.09.2019, str. 10) oraz zmianą przepisu USHE, w którym dotychczas był wprowadzony skrót dla określenia tego

rozporządzenia, projekt ustawy przewiduje również zmianę wynikową do art. 141 ust. 1d USHE (który już nie jest stosowany ze względu na upływ okresu, którego dotyczy) przez odesłanie do pełnego tytułu rozporządzenia 2019/1603, a nie do jego skrótu.

W projektowanej ustawie celowo nie odesłano do konkretnych aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, gdyż co roku Komisja Europejska będzie wydawała rozporządzenie wykonawcze w sprawie wykazu państw, które stosują aktualnie mechanizm CORSIA.

Dotychczas zostały wydane:

1) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1500 z dnia 23 lipca 2025 r. w sprawie wykazu państw, które uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA do celów dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji w 2025 r. (Dz. Urz. UE L 2025/1500 z 24.07.2025);
2) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2850 z dnia 11 listopada 2024 r. w sprawie wykazu państw, które uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA do celów dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji w 2024 r. (Dz. Urz. UE L 2024/2850 z 12.11.2024);
3) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/622 z dnia 22 lutego 2024 r. w sprawie wykazu państw, które uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA do celów dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji w 2023 r. (Dz. Urz. UE L 2024/622 z 23.02.2024).

Ponieważ dyrektywa 2023/958 przewiduje zmianę w zakresie przydziału uprawnień dla operatorów statków powietrznych polegającą na stopniowej rezygnacji z bezpłatnych przydziałów i przejścia w pełni na system aukcyjny od dnia 1 stycznia 2026 r., zmianę art. 3d oraz uchylenie art. 3e i art. 3f dyrektywy 2003/87/WE należało odzwierciedlić w projekcie ustawy przez uchylenie rozdziału 7 USHE regulującego zasady i procedurę przydziału uprawnień do emisji dla operatorów statków powietrznych. W konsekwencji usunięto również odniesienia do tej procedury w pozostałych przepisach ustawy, przepisy dotyczące zwrotu nadmiarowo wydanych uprawnień do emisji dla operatorów statków powietrznych oraz odniesienia do instytucji raportów o liczbie tonokilometrów pochodzących z operacji lotniczych, w oparciu o które organy państw członkowskich UE określały przydział uprawnień do emisji.

Dodatkowo z uwagi na fakt, że rozporządzenie Komisji (UE) nr 1031/2010 z dnia 12 listopada 2010 r. w sprawie harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych na mocy dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 302 z 18.11.2010, str. 1, z późn. zm.) zostało uchylone i zastąpione rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2023/2830 z dnia 17 października 2023 r. uzupełniającym dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady przez ustanowienie przepisów dotyczących harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych (Dz. Urz. UE L 2023/2830 z 20.12.2023), wprowadzono zmiany odesłań w art. 4 pkt 1 lit. a USHE oraz w art. 49 ust. 3 i 4 USHE.

Projektowana ustawa nie wywołuje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych, w związku z tym nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów 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 ustawy został podany do publicznej wiadomości zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.). Projekt został opublikowany na stronach Rządowego Centrum Legislacji oraz skonsultowany z organizacjami branżowymi i zainteresowanymi podmiotami. Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania zostały omówione w raporcie z konsultacji publicznych.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem UE.

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

Projekt przewiduje wejście w życie ustawy po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Nazwa projektu: Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:** Ministerstwo Klimatu i Środowiska we współpracy z Ministerstwem Finansów i Ministerstwem Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:** Krzysztof Bolesta – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:** Paweł Różycki – Zastępca Dyrektora Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych, pawel.rozycki@klimat.gov.pl	**Data sporządzenia:** 17.02.2026 r. **Źródło:** Prawo UE − dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 115) **Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów:** UC39

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Głównym celem projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa jest stworzenie warunków sprzyjających transformacji sektora lotniczego w kierunku ograniczenia jego wpływu na klimat i środowisko, przy jednoczesnym wzmocnieniu konkurencyjności operatorów statków powietrznych działających na rynku krajowym i unijnym.

Projekt wprowadza rozwiązania wspierające rozwój zrównoważonych paliw lotniczych oraz mechanizmy zachęt ekonomicznych służących ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych w lotnictwie.

Dotychczasowy przydział uprawnień do emisji faworyzował operatorów lotniczych ze znaczącymi emisjami historycznymi. Przewoźnicy krajowi, którzy legitymują się wzrostami przewozów i niskimi emisjami historycznymi, są poszkodowani przy takim podziale. Zmiana modelu przydziału uprawnień do emisji, polegająca na odejściu od historycznego przydziału bezpłatnych uprawnień, odpowiada postulatom krajowych przewoźników lotniczych, dla których dotychczasowy system stanowił barierę rozwojową.

Proponowane regulacje przyczynią się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z paliw kopalnych w sektorze transportu lotniczego oraz do zwiększenia udziału kwalifikujących się paliw lotniczych w lotnictwie, ponieważ w związku z ich wykorzystywaniem operatorzy statków powietrznych będą mogli otrzymać przydział bezpłatnych uprawnień do emisji. Będzie to skutkiem ograniczenia mechanizmu przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji do przypadków stosowania kwalifikujących się paliw lotniczych. Ponadto emisje gazów cieplarnianych z operacji lotniczych będą ogólnie nadal ograniczane m.in. z powodu wprowadzenia obowiązku rozliczenia emisji w odniesieniu do lotów do i z regionów najbardziej oddalonych oraz w związku z wprowadzeniem Mechanizmu Kompensacji i Redukcji CO_2 dla Lotnictwa Międzynarodowego (ang. CORSIA – *Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation*), który dotyczy lotów poza Unią Europejską (UE). Rozwiązania te stanowią bezpośrednią zachętę do dekarbonizacji transportu lotniczego i wspierają rozwój rynku paliw alternatywnych.

Projektowana regulacja w zasadniczej części dokonuje transpozycji przepisów wprowadzonych dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego, zwaną dalej „dyrektywą 2023/958". Niniejszy projekt ustawy ma na celu wdrożenie wyżej wymienionych przepisów prawa UE do polskiego porządku prawnego, modyfikujących zasady funkcjonowania systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (systemu EU ETS) w odniesieniu do sektora lotniczego. Wykonania wymagają również akty wykonawcze i akty delegowane wydane na podstawie dyrektywy 2023/958.

Dyrektywa 2023/958 wprowadza zmiany w odniesieniu do transportu lotniczego. Przewiduje ona m.in. stopniowe znoszenie przydziału nieodpłatnych uprawnień do emisji i przejście od 2026 r. na aukcyjny model zaopatrywania operatorów statków powietrznych w uprawnienia do emisji, o co postulowali polscy przewoźnicy. Dotychczasowe alokacje uprawnień na podstawie emisji historycznych były niekorzystne dla przewoźników rosnących, takich jak PLL LOT. W nawiązaniu do tych zmian dyrektywa 2023/958 zniosła możliwość składania wniosków o przydział uprawnień do emisji na dany okres rozliczeniowy, w tym uprawnień ze specjalnej rezerwy. Zmiany przewidują również ustanowienie puli uprawnień przewidzianej dla operatorów korzystających z kwalifikujących się paliw lotniczych (zrównoważonych), celem zmniejszania różnic w cenie między tymi paliwami a paliwami konwencjonalnymi i zachęcania operatorów do zwiększania udziału kwalifikujących się paliw lotniczych w ogólnym zużyciu paliw. Na podstawie dyrektywy 2023/958 operatorzy statków powietrznych są od 2025 r. zobowiązani do składania sprawozdań w zakresie skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) obejmujących niektóre zanieczyszczenia uwalniane do powietrza podczas spalania paliw w czasie operacji lotniczej. Dyrektywa 2023/958 wdraża również kolejne elementy tzw. mechanizmu CORSIA, który jest nakierowany na redukowanie emisji w lotnictwie cywilnym. Mechanizm ten został opracowany przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. International Civil Aviation Organization (ICAO)), a UE podjęła decyzję o włączeniu lotnictwa UE do tego mechanizmu. W związku z tym na operatorach statków powietrznych będą ciążyły obowiązki związane z kompensowaniem

emisji przekraczających poziom emisji ustalony przez Radę ICAO. Obowiązki te będą obejmowały m.in. umarzanie jednostek w liczbie odpowiadającej wielkości emisji przewyższającej poziom bazowy oraz objęcie ramami monitorowania, raportowania i rozliczania emisji wszystkich lotów realizowanych w ramach mechanizmu CORSIA (lotów innych niż loty wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG)). Zmiany wynikające z dyrektywy 2023/958 przewidują również modyfikacje tzw. derogacji zezwalających na niestosowanie wobec operatorów lotniczych niektórych postanowień dyrektywy 2003/87/WE, w tym m.in. uznanie za spełnione wymogów w zakresie raportowania i umarzania uprawnień w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach poza EOG do dnia 31 grudnia 2026 r. czy też lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego UE a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim UE do dnia 31 grudnia 2030 r.

Zmianie ulegają również wymagania dotyczące monitorowania emisji przez dotychczasowych uczestników systemu EU ETS. Zachodzi potrzeba uregulowania zasad monitorowania emisji z nowych typów paliw zrównoważonych i niskoemisyjnych np. RFNBO, RCF i SLCF. Są to nowe rodzaje paliw, które korzystają z odstępstw związanych ze sposobem monitorowania wielkości emisji. Ich wykorzystanie pozwala na ograniczenie wymogu rozliczania emisji, co tworzy zachęty do wykorzystania tych paliw do produkcji energii czy do napędu statków powietrznych.

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

Realizacja powyższych celów następuje w szczególności poprzez nowelizację ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1685, z późn. zm.), zwanej dalej „USHE". W związku ze zmianami w USHE niezbędne są także odpowiednie zmiany i uzupełnienia w:

1) ustawie z dnia 21 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425, z późn. zm.) – uzupełnienia w związku z nałożeniem obowiązków na Inspekcję Ochrony Środowiska w zakresie szacowania wielkości emisji z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2);
2) ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.) – zmiany wynikowe dotyczące skreślenia odesłań do nadmiarowo wydanych uprawnień do emisji w przypadku operatorów statków powietrznych;
3) ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2026 r. poz. 526) – przepisy porządkowe wskazujące dodatkowe zadania Krajowego ośrodka wynikające z wykonywania zadań dotyczących operacji CORSIA.

W tym celu w projekcie ustawy zostaną zawarte następujące regulacje:

1) ustanowienie procedury składania wniosków o przydział uprawnień z puli uprawnień przeznaczonej dla operatorów korzystających z kwalifikujących się paliw lotniczych (zrównoważonych);
2) przekazanie Krajowemu Ośrodkowi Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE) zadań związanych z dokonywaniem obliczeń wielkości obowiązku kompensowania emisji przez operatorów statków powietrznych na potrzeby mechanizmu CORSIA w oparciu o metodykę ustaloną przez Komisję Europejską w akcie wykonawczym oraz przekazywanie ich Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC);
3) ustanowienie obowiązku informowania operatorów statków powietrznych przez Prezesa ULC o zakresie kompensacji;
4) określenie zasad współpracy pomiędzy KOBiZE a Prezesem ULC w odniesieniu do wymiany informacji o zakresie obowiązku kompensowania emisji przez operatorów statków powietrznych;
5) przyjmowanie przez KOBiZE, od 2025 r., sprawozdań na temat skutków emisji lotniczych innych niż dwutlenek węgla (CO_2) na zasadach określonych przez Komisję Europejską w akcie wykonawczym;
6) ustanowienie przepisów derogacyjnych zwalniających operatorów statków powietrznych z niektórych obowiązków wynikających z uczestnictwa tych operatorów w systemie EU ETS lub w mechanizmie CORSIA;
7) uregulowanie procedury przedkładania przez operatora statku powietrznego wniosku o opublikowanie na wyższym poziomie agregacji danych dotyczących emisji i lotów (w szczególnych przypadkach);
8) uchylenie przepisów dotyczących procedury składania wniosków o przydział uprawnień oraz o przydział uprawnień ze specjalnej rezerwy;
9) uchylenie nieaktualnych przepisów dotyczących monitorowania liczby tonokilometrów pochodzących z wykonywanych operacji lotniczych.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów wykraczających poza minimalne regulacje wymagane do realizacji obowiązków wynikających z prawa UE.

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

Transpozycja przepisów ww. aktów prawnych UE jest dokonywana w poszczególnych państwach członkowskich UE w sposób zgodny z procedurami obowiązującymi w tych państwach. Mając na uwadze, że zmiany wprowadzane projektowaną ustawą mają na celu transpozycję lub wykonanie przepisów UE, rezultatem wprowadzenia tych zmian ma być harmonizacja lub ujednolicenie standardów regulacyjnych w Polsce z tymi, które są stosowane w innych państwach członkowskich UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Operatorzy statków powietrznych objętych systemem EU ETS	7 podmiotów (w 2022 r.)	Rejestr Unii	Stopniowe redukowanie bezpłatnego przydziału uprawnień do emisji na dotychczasowych zasadach, w tym ze specjalnej rezerwy (do całkowitego wyłączenia

			możliwości uzyskania przez operatorów bezpłatnych uprawnień do emisji), możliwość uzyskania bezpłatnego przydziału uprawnień dla operatorów korzystających z kwalifikujących się paliw lotniczych, sprawozdawczość z zakresu skutków innych niż dwutlenek węgla (CO_2) emisji lotniczych, zmiany zasad tzw. derogacji zezwalających na niestosowanie wobec operatorów niektórych postanowień dyrektywy 2003/87/WE (m.in. uznanie za spełnione wymogów w zakresie raportowania i umarzania uprawnień w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach poza EOG do dnia 31 grudnia 2026 r., lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG do dnia 31 grudnia 2023 r. czy też lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego UE a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim UE do dnia 31 grudnia 2030 r.), podleganie ewentualnym administracyjnym karom pieniężnym.
Operatorzy statków powietrznych objętych mechanizmem CORSIA	7 podmiotów (w 2022 r.)	Rejestr ICO (Individual Compliance Operator)	Wprowadzenie obowiązku kompensacyjnego wynikającego z mechanizmu CORSIA, derogacja w zakresie umarzania uprawnień, podleganie ewentualnym administracyjnym karom pieniężnym za nieprzestrzeganie obowiązków ustawowych.
KOBiZE	1 podmiot		Nowe obowiązki związane ze zwiększeniem liczby procedur związanych z oceną planów monitorowania emisji i raportów na temat wielkości emisji w związku z wprowadzeniem nowych wymagań dotyczących monitorowania emisji z paliw takich jak RFNBO, RCF i SLCF. Zadania i czynności związane ze zmianą zasad przydziału uprawnień do emisji dotychczasowym uczestnikom systemu EU ETS, nowe zadania w zakresie obsługi operatorów statków powietrznych, w tym obliczanie wielkości obowiązku kompensowania emisji (mechanizm CORSIA).
Minister właściwy do spraw klimatu	1 podmiot		Zadania i czynności związane ze zmianą zasad przydziału uprawnień do emisji dotychczasowym uczestnikom systemu EU ETS, nowe zadania w zakresie obsługi operatorów statków powietrznych, w tym obliczanie wielkości obowiązku kompensowania emisji (mechanizm CORSIA).
Prezes ULC	1 podmiot	-	Informowanie operatorów statków powietrznych o zakresie kompensacji.
WIOŚ, GIOŚ	2 podmioty	-	Czynności związane z szacowaniem wielkości emisji z operacji lotniczych, z operacji CORSIA, skutkami innymi niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) oraz wymierzania kar administracyjnych. Rozdział kompetencji na organ I i II instancji w postępowaniach administracyjnych.

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

Projekt ustawy nie był przedmiotem pre-konsultacji. Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, w terminie krótszym niż wymaga § 40 ust. 3 Regulaminu pracy Rady Ministrów.

Skrócenie terminu było spowodowane wprowadzeniem do projektu ustawy postulatów deregulacyjnych w zakresie miarkowania administracyjnych kar pieniężnych w systemie EU ETS (z wyłączeniem kary, o której mowa w art. 104 ust. 1

USHE). Uelastycznienie systemu administracyjnych kar pieniężnych miało stanowić odpowiedź na postulaty deregulacyjne sformułowane w toku prac Rządowego Zespołu ds. Deregulacji (w fiszce nr 130).[1]

Projekt ustawy został przesłany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1) CERBUD Krajowego Zrzeszenia Producentów Materiałów Budowlanych;
2) Forum CO_2 Branżowych Organizacji Gospodarczych;
3) Forum Odbiorców Energii Elektrycznej i Gazu;
4) Górniczej Izby Przemysłowo-Handlowej;
5) Hutniczej Izby Przemysłowo-Handlowej;
6) Izby Energetyki Przemysłowej i Odbiorców Energii;
7) Izby Gospodarczej Ciepłownictwo Polskie;
8) Izby Gospodarczej Metali Nieżelaznych i Recyklingu;
9) Polskiej Izby Gospodarczej Przemysłu Drzewnego;
10) Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego;
11) Polskiego Towarzystwa Elektrociepłowni Zawodowych;
12) Polskiego Komitetu Energii Elektrycznej;
13) Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego;
14) Stowarzyszenia Papierników Polskich;
15) Stowarzyszenia Producentów Płyt Drewnopochodnych w Polsce;
16) Stowarzyszenia Przemysłu Wapienniczego;
17) Stowarzyszenia Producentów Cementu i Wapna;
18) Towarzystwa Gospodarczego – Polskie Elektrownie;
19) Związku Producentów Cukru;
20) Krajowej Izby Gospodarczej;
21) Polskiej Izby Biomasy;
22) ClientEarth Prawników dla Ziemi;
23) WWF;
24) Polskiego Rejestru Statków;
25) Krajowej Izby Gospodarki Morskiej;
26) Związku Armatorów Polskich;
27) Polskiego Związku Zarządców Statków;
28) Polskiej Żeglugi Morskiej;
29) Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A.;
30) Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
31) Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
32) Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich;
33) Federacji Przedsiębiorców Polskich;
34) Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego;
35) Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych;
36) Polskiego Centrum Akredytacji;
37) Stowarzyszenia Polskiego Przemysłu Lotniczego.

Projekt został przekazany do zaopiniowania Instytutowi Ochrony Środowiska – Państwowemu Instytutowi Badawczemu (IOŚ–PIB), NFOŚiGW, Prezesowi ULC, GIOŚ, WIOŚ w Warszawie, Szczecinie i Gdańsku oraz wojewodzie mazowieckiemu.
Projekt uzyskał pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.
Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań organizacji pracodawców i związków zawodowych, projekt nie podlegał opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców i reprezentatywne związki zawodowe.
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 2026 r. poz. 836).
Projekt nie podlegał opiniowaniu, konsultacjom oraz uzgodnieniom z organami i instytucjami UE, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym.
Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania zostały omówione w raporcie z konsultacji publicznych 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”.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1 2026	2 2027	3 2028	4 2029	5 2030	6 2031	7 2032	8 2033	9 2034	10 2035	Łącznie (0–10)

[1] Przepisy te zostały ostatecznie usunięte w z projektu na etapie RM.

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	**0**
JST	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo 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**
Źródła finansowania	Projekt nie powoduje skutków finansowych dla podmiotów sektora finansów publicznych.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

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	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Proponowane regulacje przyczynią się do ograniczania emisji gazów cieplarnianych z paliw kopalnych w sektorze transportu lotniczego – takiego skutku należy się spodziewać w związku z ograniczeniem mechanizmu przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji do przypadków stosowania kwalifikujących się paliw lotniczych (zrównoważonych). Ponadto emisje gazów cieplarnianych z operacji lotniczych będą ogólnie nadal ograniczane m.in. z powodu wprowadzenia obowiązku rozliczenia emisji w odniesieniu do lotów do i z regionów najbardziej oddalonych oraz w związku z wprowadzeniem mechanizmu kompensacji CORSIA, który dotyczy lotów poza UE. Innym przewidywanym skutkiem proponowanych regulacji będzie zwiększenie udziału kwalifikujących się paliw lotniczych (zrównoważonych) w lotnictwie, ponieważ w związku z ich wykorzystywaniem operatorzy statków powietrznych będą mogli otrzymać przydział bezpłatnych uprawnień do emisji. Projektowane regulacje wpłyną również na rynek produkcji paliw zrównoważonych i niskoemisyjnych takich jak paliwa z biomasy czy paliwa RFNBO, RCF i SLCF. Z ich stosowaniem przez uczestników systemu łączą się korzyści związane z brakiem konieczności rozliczania wielkości emisji, stąd wobec rosnących cen uprawnień do emisji można spodziewać się, że konkurencyjność produkcji tych paliw może coraz bardziej wzrastać.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wzrost cen usług transportowych świadczonych przez operatorów lotniczych.						

Niemierzalne	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z paliw kopalnych w sektorze transportu lotniczego wpłynie pozytywnie na jakość życia.
	postęp technologiczny	Rozwój technologii i paliw niskoemisyjnych w transporcie.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		

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:
Operatorzy lotniczy zostaną objęci obowiązkiem monitorowania i raportowania emisji w mechanizmie CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2).

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie ustawy potencjalnie będzie miało wpływ na rynek pracy. Nowe obowiązki w zakresie raportowania wielkości emisji w mechanizmie CORSIA oraz szacowania skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) potencjalnie wpłyną na rozwój rynku usług weryfikacyjnych, które świadczą akredytowani weryfikatorzy. Przewiduje się, że będzie to miało wpływ na zwiększenie poziomu zatrudnienia w tym sektorze usług.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	W długiej perspektywie zmniejszenie zużycia paliw kopalnych wpłynie na poprawę jakości powietrza, w szczególności poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z sektora transportu, na skutek czego poprawie ulegnie jakość powietrza, która ma wpływ na zdrowie ludzi.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji projektu na szczeblu krajowym. Projektowana regulacja wykonuje prawo UE. Ewentualne zmiany ustawowe będą wprowadzane wskutek rewizji aktów prawnych na szczeblu europejskim.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

RAPORT Z KONSULTACJI

projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw (UC39)

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

Projekt nie był przedmiotem pre-konsultacji.

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

Projekt został przekazany do konsultacji publicznych w dniu 30 kwietnia 2025 r. z terminem zgłaszania uwag do dnia 29 maja 2025 r. do następujących podmiotów:

1) CERBUD Krajowe Zrzeszenie Producentów Materiałów Budowlanych;
2) Forum CO2 Branżowych Organizacji Gospodarczych;
3) Forum Odbiorców Energii Elektrycznej i Gazu;
4) Górnicza Izba Przemysłowo-Handlowa;
5) Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa;
6) Izba Energetyki Przemysłowej i Odbiorców Energii;
7) Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie;
8) Izba Gospodarcza Metali Nieżelaznych i Recyklingu;
9) Polska Izba Gospodarcza Przemysłu Drzewnego;
10) Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
11) Polskie Towarzystwo Elektrociepłowni Zawodowych;
12) Polski Komitet Energii Elektrycznej;
13) Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
14) Stowarzyszenie Papierników Polskich;
15) Stowarzyszenie Producentów Płyt Drewnopochodnych w Polsce;
16) Stowarzyszenie Przemysłu Wapienniczego;
17) Stowarzyszenie Producentów Cementu i Wapna;
18) Towarzystwo Gospodarcze – Polskie Elektrownie;
19) Związek Producentów Cukru;
20) Krajowa Izba Gospodarcza;
21) Polska Izba Biomasy;
22) ClientEarth Prawnicy dla Ziemi;
23) WWF;
24) Polski Rejestr Statków;
25) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
26) Związek Armatorów Polskich;
27) Polski Związek Zarządców Statków;
28) Polska Żegluga Morska;
29) Polska Żegluga Bałtycka S.A.;
30) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
31) Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
32) Organizacja Międzyzakładowa NSZZ "Solidarność" Pilotów Morskich;
33) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
34) Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;
35) Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych;
36) Polskie Centrum Akredytacji;
37) Stowarzyszenie Polskiego Przemysłu Lotniczego.

Projekt został przekazany do zaopiniowania w dniu 30 kwietnia 2025 r. z terminem zgłaszania uwag do dnia 9 maja 2025 r. następującym podmiotom:

1) Instytutowi Ochrony Środowiska – Państwowemu Instytutowi Badawczemu (IOŚ–PIB),
2) Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
3) Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
4) Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska,
5) Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie, Szczecinie i Gdańsku oraz
6) wojewodzie mazowieckiemu

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

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

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego 21 sierpnia 2025 r. zaopiniowała projekt pozytywnie.

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 nie został przekazany do opiniowania przez RDS.

Uwagi do projektu w ramach konsultacji publicznych zgłosiły następujące podmioty:

1) Górnicza Izba Przemysłowo-Handlowa,
2) PEC W Brodnicy,
3) Polska Żegluga Morska P.P,
4) ORLEN Synthos Green Energy sp. z o.o.,
5) Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć,
6) Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie,
7) Greenpeace Polska,
8) Megatem - EC Lublin,
9) Polski Komitet Energii Elektrycznej,
10) Hutnicza Izba Przemysłowo- Handlowa,
11) Orlen S.A.,
12) Izba Gospodarcza Gazownictwa,
13) Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej,
14) Towarzystwo Gospodarcze Polskie Elektrownie,
15) Clientearth Prawnicy dla Ziemi,
16) Grupa Kapitałowa Grupa Azoty,
17) Fundacja Frank Bold,
18) Federacja Przedsiębiorców Polskich,
19) Tauron S.A.,
20) PGE S.A.

Uwagi do projektu w ramach opiniowania zgłosiły następujące podmioty:

1. Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy (IOŚ–PIB),
2. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
3. Główny Inspektor Ochrony Środowiska,
4. Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Warszawie.

Szczegółowe uwagi ww. podmiotów oraz stanowisko organu wnioskującego do uwag stanowią załącznik do niniejszego raportu.

2. **Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym**

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

3. **Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.**

Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Załącznik:

Tabela uwag z konsultacji publicznych i opiniowania wraz ze stanowiskiem organu wnioskującego

Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych i opiniowania
do projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw
(nr UC39 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów)

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
1	Górnicza Izba Przemysłowo-Handlowa	Art. 1 pkt 82 ustawy nowelizującej ustawę z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1505) zmieniający brzmienie punktu 1 Załącznika nr 1 ustawy.	Projektowana w ramach załącznika nr 1 punkt 1 zmiana powoduje dodatkowe obciążenia dla podmiotów związane z koniecznością sporządzania i występowania do właściwego organu z wnioskiem o wydanie pozwolenia na emisję gazów cieplarnianych nawet w przypadku, kiedy to pozwolenie nie jest wymagane. Organem właściwym do wydania zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych jest Marszałek Województwa, który jednocześnie w myśl art. 378 ust. 2a Prawa Ochrony Środowiska wydaje pozwolenie na emisję gazów i pyłów do powietrza dla niektórych rodzajów działalności. W związku z	Przy określaniu wartości progowych odnoszących się do zdolności produkcyjnej instalacji bierze się pod uwagę parametry tego samego rodzaju charakteryzujące skalę działań prowadzonych w instalacji, to jest moc cieplną instalacji lub zdolność produkcyjną instalacji. Całkowitą nominalną moc cieplną danej instalacji należy obliczać poprzez zsumowanie maksymalnej nominalnej mocy cieplnej	**Uwaga nieuwzględniona.** Zaproponowana w projekcie ustawy zmiana brzmienia punktu 1 załącznika nr 1 wynika z konieczności prawidłowego wdrożenia systemu w zakresie kwalifikowania instalacji do objęcia EU ETS, z uwzględnieniem orzecznictwa TSUE. Załącznik I dyrektywy 2003/87 zawiera oprócz rodzajów działań objętych systemem, klauzule dotyczące zasad kwalifikacji instalacji, których prowadzone jest działanie określone w tym załączniku, i dla którego został wyznaczany próg kwalifikacji. Możliwość zastosowania odstępstwa badana jest przez organ na etapie wydawania lub odmowy wydania zezwolenia na emisję cieplarnianych. Takie podejście potwierdził TSUE w wyroku C-575/20, gdzie wskazał, że nie ma przepisu, który automatycznie wyłączałby takie typy urządzeń z EU ETS, tylko wymaga to oceny organu (czy urządzenia te należy sumować). Jednocześnie wprowadzenie w art. 27a ust. 2 dyrektywy 2003/87 pojęć urządzenia rezerwowego i zapasowego skutkuje koniecznością zmiany przepisów oraz wykonania orzeczeń TSUE. Wynika to z faktu, iż państwo członkowskie jest zobowiązane zgodnie z art. 27a ww. dyrektywy do zgłoszenia KE wszystkich urządzeń rezerwowych lub zapasowych wyłączanych z EU ETS. Bez określenia w przepisach procedury oceny przez organy przesłanek określonych w tych przepisach, Polska nie może stosować tych rozwiązań. Na potrzeby wydawania pozwoleń zintegrowanych oraz pozwoleń na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza nie zostały zdefiniowane urządzenia rezerwowe ani zapasowe w przepisach krajowych, co nie pozwala na traktowanie wskazanych w pozwoleniu zintegrowanym urządzeń rezerwowych lub zapasowych

[1)] W przypadku przepisu nowelizującego należy wskazać jednostkę redakcyjną projektu oraz jednostkę redakcyjną zmienianego aktu prawnego.

			powyższym na etapie wydawania ww. pozwolenia w myśl art. 378 ust. 2a POŚ organ już stwierdza posiadanie urządzeń rezerwowych i ewentualny trwały charakter wprowadzonych ograniczeń.	składających się na nią jednostek technicznych, chyba że wprowadzone ograniczenia całkowitej nominalnej mocy cieplnej instalacji są trwałe, a istnienie tych ograniczeń oraz ich trwały charakter są możliwe do zweryfikowania przez organ właściwy do wydania zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych, o którym mowa w art. 52 niniejszej ustawy.	automatycznie za urządzenia w rozumieniu art. 27a ust. 2 dyrektywy. Jednocześnie w sprawie C-938/19 TSUE wskazał, że nawet jeśli przepisy krajowe wskazują, iż granice instalacji w pozwoleniu zintegrowanym i zezwoleniu na emisję gazów cieplarnianych należy określić jednakowo, nie może to przysłonić różnych celów postawionych przed dyrektywą 2003/87 i dyrektywą 2010/75 i każdorazowo należy sprawdzić czy określone granice instalacji będą tożsame. Ponieważ krajowe przepisy nie formułują tak daleko idących konsekwencji w sprawie określania granic instalacji, w tym posługują się inną definicją pojęcia „instalacji", nie jest możliwe automatyczne wyłączenie instalacji z systemu ze względu na określenie w pozwoleniu zintegrowanym jednostek rezerwowych lub zapasowych wchodzących w skład instalacji. Ponadto art. 56 ustawy wskazuje na potrzebę korelacji pomiędzy zmianami wprowadzonym w pozwoleniach a wydanym zezwoleniem na emisje, co także należy do oceny organu. Należy ponadto pamiętać, iż zasady sumowania w przypadku urządzeń spalania paliw bardzo się różnią w obu dyrektywach. Po pierwsze w dyrektywie IED w art. 29 zawarte jest odniesienie do emitora oraz kryterium de minimis (określone jest na 15 MW), podczas gdy w ETS nie ma w ogóle odniesienia do emitora, czyli nie bierze się pod uwagę tej kwestii przy sumowaniu. Ponadto zasada de minimis ustalona jest na poniżej 3 MW oraz obowiązuje zasada zawarta w załączniku I pkt 5, z których jednoznacznie wynika, że jednostki spalania niezalenie od ich mocy wchodzą do systemu w przypadku, gdy instalacja spełnia kryterium objęcia ETS. Z powyższych względów proponowane rozwiązanie nie może zostać przyjęte.
2	Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o. w Brodnicy	Dyrektywa – 2023/959 - EN – EUR-Lex art.30 ust. 5 pkt. b	Wykonalność obniżenia od 2031 r. progów całkowitej nominalnej mocy cieplnej dostarczanej w paliwie wynoszącej 20 MW dla rodzajów działalności wymienionych w załączniku I	Jak po lewej z tym, że nie dotyczy jednostek istniejących przed 01.01.2026 r. Nie powinno się zmieniać zasad dla instalacji, która powstała zgodnie z istniejącymi przepisami	**Uwaga bezprzedmiotowa.** System EU ETS aktualnie obejmuje swoim zakresem jednostki spalania paliw powyżej 20 MW, chyba że zapadnie decyzja o pozostaniu w systemie prowadzącego instalację, który dokonał działań w zakresie redukcji emisji i zainstalowana moc cieplna spadła poniżej 20MW (zob. art. 55a ustawy o systemie handlu). Przywołany przepis art. 30 ust. 5 lit. b dyrektywy 2003/87 nie jest adresowany do państw członkowskich i jako taki nie podlega wdrożeniu.

3	Polska Żegluga Morska P.P.	Art.3 pkt 3b	Brakuje jasnego rozróżnienia między operacjami żeglugowymi objętymi systemem ETS a operacjami pomocniczymi np. postoje na bunkrowanie, dostawy, naprawy	Doprecyzować, że działalność w porcie zawinięcia objęta ETS nie obejmuje postojów technicznych, awaryjnych ani bunkrowania – zgodnie z przepisami wykonawczymi UE.	**Uwaga nieuwzględniona** Ze zgłoszonej uwagi nie wynika, o jakie przepisy wykonawcze chodzi i czy są to przepisy wymagające wdrożenia czy mają charakter bezpośrednio stosowalny. Ponadto kwestia wyłączania z systemu EU ETS poszczególnych rodzajów działań w porcie nie jest materią prawa krajowego tylko prawa UE.
4	Polska Żegluga Morska P.P.	Art.3pkt 16a	Zbyt szeroka definicja przedsiębiorstwa żeglugowego – należy wyłączyć czarterujących statki z załogą (time charter), którzy nie mają wpływu na eksploatację	W definicji przedsiębiorstwa żeglugowego dodać: „z wyłączeniem podmiotów czarterujących statek z załogą (time charter)”	**Uwaga nieuwzględniona** Definicja została wprowadzona w brzmieniu takim jak w dyrektywie 2023/959. Należy zauważyć, że definicja wyraźnie wskazuje na “podmiot czarterujący statek bez załogi”.
5	Polska Żegluga Morska P.P.	Art.49 ust.6 pkt.6 i 12	Obecne brzmienie przepisu nie wskazuje minimalnego procentowego udziału wpływów z aukcji uprawnień EUA, który powinien zostać przeznaczony na wsparcie dekarbonizacji żeglugi morskiej. Brak gwarancji tego udziału może skutkować marginalizacją sektora morskiego w podziale środków, mimo że został właśnie objęty systemem ETS i poniesie istotne koszty. Ponadto brak jest	W art. 49 ust. 6 dodać zdanie: „Nie mniej niż …% wpływów z aukcji uprawnień do emisji przeznacza się na finansowanie działań związanych z dekarbonizacją transportu morskiego, w tym na wsparcie infrastruktury OPS, dopłaty do paliw alternatywnych	**Uwaga nieuwzględniona.** Środki, które wpływają do budżetu państwa z tytułu sprzedaży uprawnień do emisji, w praktyce nie są powiązane imiennie ze wskazanymi wydatkami. W związku z czym nie jest możliwe finansowanie bezpośrednio z tych środków inwestycji związanych dekarbonizacją sektora morskiego. Aby to było możliwe musiałby powstać specjalny fundusz, zasilony ze środków z aukcji (w tym uzyskanych ze sprzedaży uprawnień dla sektora morskiego). MKiŚ podejmuje takie starania od lat, jednak nie ma konsensusu co do powołania takiego funduszu. Swój sprzeciw wyraził MF.

			zastrzeżenia, że wsparcie powinno przysługiwać armatorom niezależnie od ich wielkości (w tym operatorom małych flot i przewoźników publicznych), co grozi uprzywilejowaniem dużych operatorów działających głównie na rynku globalnym.	oraz modernizację flot niezależnie od wielkości armatora.”	
6	ORLEN Synthos Green Energy sp. z o.o.	Art. 49 ust. 6 pkt 2)	Wśród celów wskazanych w Ustawie, na które powinny być przeznaczane środki pieniężne uzyskane z aukcji uprawnień, należy wprost wskazać rozwój energetyki jądrowej, opartej zarówno na wielkoskalowych jednostkach wytwórczych jak i modułowych reaktorach jądrowych (small modular reactors - SMR). Literalna i logiczna wykładnia obecnego brzmienia przepisu [*„(...) jak również rozwój innych technologii przyczyniających się do przejścia do bezpiecznej i zrównoważonej gospodarki niskoemisyjnej (...)”*] uzasadnia uznanie rozwoju energetyki jądrowej jako jednego z celów, na które mogą być przeznaczane środki	ORLEN Synthos Green Energy sp. z o.o.	**Uwaga nieuwzględniona.** Kwestia finansowania energetyki jądrowej wpisuje się w cele zapisane w ustawie. Wpisanie wybranych konkretnych technologii mogłoby budzić wątpliwości co do możliwości finansowania innych technologii, nie wymienionych literalnie w ustawie.

			uzyskane z aukcji uprawnień. Tym niemniej w świetle wielokrotnie prezentowanego w ostatnim czasie stanowiska najwyższych przedstawicieli Komisji Europejskiej o kluczowej dla bezpieczeństwa energetycznego poszczególnych państw UE jak i całej Wspólnoty roli, jaką energetyka jądrowa, w tym również SMR-y, powinna odegrać w zapewnieniu stabilnych dostaw bezemisyjnej energii, kluczowe jest uzupełnienie omawianego przepisu o rozwój energii elektrycznej i cieplnej ze źródeł jądrowych, w tym modułowych reaktorów jądrowych (small modular reactors - SMR). Przeznaczanie środków uzyskanych z aukcji uprawnień na rozwój energetyki jądrowej, opartej zarówno na wielkoskalowych jednostkach wytwórczych jak i modułowych reaktorach jądrowych (small modular reactors - SMR) w		

			perspektywie Polski ma szczególne znacznie oraz pozwala na utrzymanie przyjętego w marcu 2022 r. podejścia dla całkowitej rezygnacji z rosyjskich dostaw (importu) ropy naftowej, gazu i węgla. Podejście to jest spójne z przyjętą 6 maja 2025 r. mapą drogowa REPowerEU (REPowerEU Roadmap), przedstawioną przez Komisję Europejską[1] [2]. UE zakończy swoją zależność od rosyjskiej energii poprzez zaprzestanie importu rosyjskiego gazu i ropy naftowej oraz stopniowe wycofywanie rosyjskiej energii jądrowej, przy jednoczesnym zapewnieniu stabilnych dostaw energii i cen w całej Unii. Mapa drogowa REPowerEU wyznacza drogę do zapewnienia pełnej niezależności energetycznej UE od Rosji. Należy również podkreślić, iż Europejski Zielony Ład (European Green Deal), pakiet Fit		

[1] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_1131
[2] https://energy.ec.europa.eu/publications/communication-roadmap-towards-ending-russian-energy-imports_en

			for 55 i REPowerEU odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu transformacji energetycznej i dekarbonizacji przemysłu w Europie. Nowe technologie, takie jak SMR, odegrają kluczową rolę w zintegrowanych systemach energetycznych, zapewniając niskoemisyjną energię przy stosunkowo niewielkim wpływie na środowisko. UE oczekuje, że SMR pomogą odpowiedzieć na nadchodzące wysokie zapotrzebowanie na czystą energię elektryczną i duże ilości wodoru. W efekcie, 4 kwietnia 2023 r. KE ogłosiła deklarację w sprawie SMR 2030 (Declaration on EU SMR 2030), podpisaną przez przedstawicieli KE i zainteresowanych stron, potwierdzającą ich zobowiązanie do wspierania działań badawczo-rozwojowych i rozwoju umiejętności w zakresie SMR w Europie. Deklaracja podkreśla również potrzebę		

			wspierania działań skoncentrowanych na reaktorach SMR. 6 grudnia 2023 r. Parlament Europejski przyjął sprawozdanie w sprawie SMR, uznając ich potencjalną rolę w promowaniu transformacji energetycznej w Europie. Wezwano w nim do podjęcia szeregu działań mających na celu wzmocnienie łańcucha dostaw energii jądrowej i dążenie do pierwszego wdrożenia SMR w Europie na początku lat 2030. 6 listopada 2023 r., w ramach przygotowań do 16. Europejskiego Forum Energii Jądrowej (16th European Nuclear Energy Forum ENEF), ministrowie z 12 krajów UE i przedstawiciele przemysłu wezwali do wspólnych wysiłków na rzecz przyspieszenia rozwoju SMR. 6 lutego 2024 r. KE przyjęła komunikat "Zabezpieczenie naszej przyszłości: Cel klimatyczny Europy do 2040 r. i droga do neutralności klimatycznej do 2050 r. - budowa		

			zrównoważonego, sprawiedliwego i dostatniego społeczeństwa", w którym ogłosiła uruchomienie europejskiego sojuszu przemysłowego na rzecz SMR (European Industrial Alliance on SMRs.)[3]. Polska oraz polskie przedsiebiorstwa, są częścią sojuszu przemysłowego na rzecz SMR. Przeznaczanie środków uzyskanych z aukcji uprawnień na rozwój energetyki jądrowej, opartej zarówno na wielkoskalowych jednostkach wytwórczych jak i modułowych reaktorach jądrowych (small modular reactors - SMR) wpisuje się więc również w działania związane z europejskim sojuszem przemysłowym na rzecz SMR. Należy także wskazać, że w poprzednich latach w ramach konsultacji publicznych przedstawiony został projekt zmian w ustawie		

[3] https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/industrial-alliances/european-industrial-alliance-small-modular-reactors_en

			o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych przewidujący wprowadzenie tzw. Funduszu Transformacji Energetyki, który miał być zasilony na poziomie 40 % z wpływów ze sprzedaży przez Polskę uprawnień do emisji CO_2 w ramach systemu EU ETS. Proponowana nowelizacja uwzględniała oprócz wskazanych w art. 49 ust. 6 inwestycji przyczyniających się do obniżenia emisyjności polskiej gospodarki m.in. w OZE, sieci przesyłowe czy efektywność energetyczną również wsparcie inwestycji w energetykę jądrową.		
7	**Megatem** EC - Lublin **Sp. z o.o.**	art. 1 pkt 74 ustawy, art. 104 ustawy zmienianej (Niedokonanie rozliczenia wielkości emisji w terminie)	W ramach treści uzasadnienia ustawy między innymi wskazano, iż „ Projektowana ustawa przewiduje zmiany w zakresie stawek administracyjnych kar pieniężnych. Dotychczasowe stawki kar zawarte w rozdziale 14 ustawy ETS przewidywały za niedopełnienie obowiązków uczestnika systemu EU ETS sztywne kwoty kar, co	1. Do art. 104 dodaje się ust. 6 w brzmieniu: Do wymierzenia administracyjnej kary pieniężnej na podstawie niniejszego przepisu zastosowanie ma art. 189f KPA. lub	**Uwaga nieuwzględniona** Obowiązek rozliczenia wielkości emisji wynikający z systemu EU ETS i wymierzania kar pieniężnych za niewykonanie tego obowiązku wynika z prawa unijnego. Przepis art. 104 ust. 1 stanowi transpozycję art. 16 ust. 1 i ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, zgodnie z którymi: „Państwa Członkowskie ustanawiają reguły dotyczące kar mających zastosowanie do naruszeń przepisów krajowych, przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy i podejmują środki niezbędne w celu zapewnienia, że takie kary są wykonywane (…).”. Ponadto „Państwa członkowskie zapewniają, by każdy operator (…), który nie przekazuje wystarczających przydziałów do dnia 30 września każdego roku w celu objęcia jego emisji w trakcie roku poprzedniego, był odpowiedzialny za opłacenie kary za przekroczenie emisji.

			uniemożliwiało organom Inspekcji branie pod uwagę indywidualnych okoliczności, które legły u podstaw niedopełnienia obowiązków ustawowych, a mogły mieć znaczenie przy wymierzaniu kary pieniężnej (...)" Wskazać należy, iż projekt ustawy przewiduje zmiany jedynie w zakresie eksploatacji instalacji bez wymaganego zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych, niezłożenia raportu na temat wielkości emisji i sprawozdania z weryfikacji w terminie oraz prowadzenie operacji lotniczych bez zatwierdzonych planów monitorowania. W ocenie Megatem'u nie stanowią rzeczywistej odpowiedzi na propozycje deregulacyjne oraz nie wychodzą naprzeciw problemom, z którymi mierzy się polski sektor ciepłowniczy. Zmieniane przez niniejszy projekt ustawy przepisy sankcyjne nie stanowią	2. Do art. 104 dodaje się ust. 6 w brzmieniu: W przypadku następczego umorzenia uprawnień do emisji administracyjną karę pieniężną wymierza się w wysokości 10 % kary, o której mowa w ust. 1.	Kary za przekroczenie emisji wynoszą 100 EUR za każdą wyemitowaną tonę równoważnika ditlenku węgla, w odniesieniu do której operator nie przekazał przydziału (...).". Zarówno sama konieczność ukarania uczestnika system EU ETS za brak rozliczenia wielkości emisji w terminie, jak i termin wykonania tego obowiązku oraz wysokość kary za jego niewykonanie, wynikają bezpośrednio z art. 16 ust. 1 i ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE. Państwo członkowskie nie ma zatem dyskrecjonalności w tym zakresie w oparciu o przepisy materialne zawarte w dyrektywie czy w ustawie implementującej tę dyrektywę. Propozycja zmiany zasad wymierzania kar pieniężnych związanych z nierozliczeniem wielkości emisji polegająca na złagodzeniu jej wymiaru w następstwie wykonania obowiązku rozliczenia emisji musiałaby zostać poprzedzona zmianą dyrektywy, która powinna dopuścić możliwość stosowania tego rodzaju rozwiązań, lub pozostawiać państwu członkowskiemu dyspozycję do wprowadzania tego rodzaju środków łagodzących. Warto przy tym zauważyć, że obecnie trwa przegląd dyrektywy 2003/87/WE, w ramach którego tego rodzaju postulaty mogą być zgłaszane.

			istotnego problemu dla podmiotów objętych systemem ETS. Istotne sankcje wiążą się z niedokonaniem przez podmiot rozliczenia emisji w terminie. Jednostkowa stawka administracyjnej kary pieniężnej stanowi równowartość 100 euro, tj. za jedną nieumorzoną tonę CO2 należy uiścić kare finansową 100 EUR +współczynnik inflacyjny. W praktyce kary dla przedsiębiorstw energetycznych mogą wynosić wiele milionów złotych. Jednocześnie przedsiębiorstwo mające zaległość w ramach systemu ETS zobowiązane jest na początku umorzyć uprawnienia na rzecz wspomnianej zaległości a dopiero potem na pokrycie bieżących emisji. W ustawie wprost nie wskazano na możliwość złagodzenia lub odstąpienia od nałożenia ww. kary. W ocenie Megatem'u w tym przypadku zastosowanie ma art. 189f KPA. Jednak, kwestia ta nie pozostaje bezsporna.		

			Megatem postuluje wprowadzenie rozwiązania, które umożliwiałoby miarkowanie kary pieniężnej nakładanej na podstawie art. 104 ustawy względem prowadzących instalacje, którzy z powodu przejściowych problemów nie umorzyli w terminie uprawnień, lecz dokonali tego następczo. Rozwiązanie takie nie stoi w sprzeczności z prawem unijnym – TSUE w swoim orzecznictwie potwierdzał, iż do kar w ramach systemu ETS mogą mieć zastosowanie zasady ogólne prawa, np. zasada siły wyższej. Wz. z tym Megatem proponuje alternatywnie dwa nowe brzmienia przepisu.		
8	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Projekt z dn. 28.04.2025 Ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw, art. 1 (całość)	**Projekt ustawy nie implementuje w pełni zapisów dyrektywy 2023/959 w zakresie nowego systemu handlu emisjami ETS2 (sektory BRT – budynki i transport drogowy), mimo że dyrektywa 2023/959 stanowi całościową reformę**	Projekt ustawy powinien zawierać przepisy wprowadzające podstawy prawne do objęcia ETS2 krajowym systemem prawnym – nawet w formie przepisów	**Uwaga nieuwzględniona** System ETS2 jest odrębnym systemem od obecnie funkcjonującego ETS, zaadresowanym do zupełnie innych podmiotów i związany z innym rodzajem działalności, dlatego nowelizowana ustawa nie jest ani przedmiotowo ani podmiotowo właściwym aktem prawnym do ewentualnego uregulowania kwestii związanych z ETS2.

			systemu ETS obejmującą wszystkie sektory objęte handlem emisjami. Pomimo że uzasadnienie projektu wskazuje na zamiar odrębnego aktu dla ETS2, brak wyraźnego harmonogramu i mechanizmu włączającego te regulacje budzi poważne zastrzeżenia co do kompletności transpozycji i naraża Polskę na ryzyko uchybienia zobowiązaniom unijnym. Uzasadnienie: Dyrektyw 2023/959 (motyw 9, art. 1 pkt 3) wymaga od państw członkowskich objęcia nowym systemem BRT od 2027 r., z istotnym przygotowaniem w latach 2025–2026. Brak działań implementacyjnych w tym zakresie zagraża skuteczności polityki klimatycznej i narusza zasadę pełnej transpozycji prawa UE.	ogólnych lub delegacji do aktów wykonawczych. Alternatywnie – projekt powinien zawierać konkretny i publicznie ogłoszony harmonogram wdrożenia ETS2 w odrębnym projekcie wraz z mechanizmem monitorowania postępów.	
9	Związek Stowarzysze	Projekt z dn. 28.04.2025 Ustawy o zmianie ustawy o systemie	**Projekt nie wprowadza pełnej transpozycji zasad warunkowości przydziału bezpłatnych**	Dodać nowy art. 45a ustawy ETS, który określi, że instalacje objęte	**Uwaga uwzględniona** Brak przepisów wynikał z opóźnienia w publikacji przez KE rozporządzenia 2025/772.

	ń Polska Zielona Sieć	handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw, art. 1 - nowy art. 45a ustawy ETS	**uprawnień, wymaganych przez dyrektywę 2023/959.** Brakuje m.in. przepisów warunkujących przydział od realizacji zaleceń audytu energetycznego oraz wdrożenia planu neutralności klimatycznej. Uzasadnienie: Jest to mechanizm bezpośrednio związany z motywacją do modernizacji, efektywności energetycznej i redukcji emisji. Jego brak znacząco osłabia proklimatyczną funkcję ETS i grozi niewykonaniem prawa UE.	obowiązkiem audytu lub certyfikacji (zgodnie z art. 8 dyrektywy 2012/27/UE) otrzymają obniżony o 20% przydział uprawnień, jeżeli nie wdrożą zaleceń audytu. Analogicznie – instalacje powyżej 80. percentyla emisji muszą posiadać plan neutralności klimatycznej, aby uniknąć obniżenia przydziału.	Projekt został uzupełniony o odpowiednie przepisy.
10	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć, Fundacja Frank Bold	Projekt z dn. 28.04.2025 Ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw, art. 1 - zmiana art. 49 ust. 3 ustawy ETS	**W projekcie nie wskazano żadnego mechanizmu bezpośredniego wsparcia dla gospodarstw domowych wrażliwych energetycznie, mimo że dyrektywa 2023/959 priorytetowo traktuje takie działania w kontekście wydatkowania środków z aukcji.**	W art. 49 ust. 3 dodać pkt 7: „7) redystrybucję dochodów z aukcji w formie bezpośrednich wypłat lub ulg podatkowych dla gospodarstw domowych dotkniętych skutkami kosztów emisji, w szczególności tych o niskich i	**Uwaga nieuwzględniona** Przepisy dotyczące możliwości wykorzystania środków z aukcji w proponowanym zakresie dodaje się jako pkt. 8a w art. 49 ust. 6.

			Uzasadnienie: Dywidendy klimatyczne są uznanym na poziomie UE i OECD narzędziem łagodzenia skutków społecznych polityki klimatycznej, zwiększającym akceptację dla działań na rzecz dekarbonizacji.	średnich dochodach.”	
11	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć, Fundacja Frank Bold	Projekt z dn. 28.04.2025 Ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw, art. 1 ust. 25	**Postulujemy rozszerzenie składu Rady Konsultacyjnej Funduszu Modernizacyjnego, o której mowa w art. 50d ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, o przedstawicieli administracji samorządowej oraz partnerów spoza administracji, tj. przedstawicieli partnerów społecznych i gospodarczych (wskazywanych przez Radę Dialogu Społecznego) oraz przedstawicieli zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego (wskazywanych przez Radę Działalności Pożytku Publicznego).**	W art. 1 ust. 25 projektu ustawy po słowach: „w art. 50d w ust. 3 po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu: „6a) ministra właściwego do spraw gospodarki surowcami energetycznymi;”; ” Dodać: „oraz po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: 3a. W skład Rady Konsultacyjnej Funduszu Modernizacyjnego wchodzą także: 1) ogólnopolskie organizacje jednostek samorządu terytorialnego tworzące	**Uwaga nieuwzględniona.** Wskazane w uwadze organy administracji samorządowej i organizacje pozarządowe mają możliwość udziału w konsultacjach społecznych propozycji programów priorytetowych FM, które są przeprowadzane przez NFOŚiGW - Operatora FM zgodnie z art. 50e ust. 5 pkt 9 ustawy o systemie handlu uprawnieniami.

			Uzasadnienie: Fundusz Modernizacyjny wspiera podobny zakres działań jak programy polityki spójności (np. program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027) czy Krajowy Plan Odbudowy, jednak w odróżnieniu od nich, w Funduszu Modernizacyjnym nie funkcjonuje Komitet Monitorujący sformowany zgodnie z europejską zasadą partnerstwa, tj. włączający administrację samorządową oraz partnerów spoza administracji reprezentujących grupy objęte wpływem interwencji i/lub mogące zapewnić wkład ekspercki w opracowywanie i wdrażanie programów w ramach Funduszu Modernizacyjnego. Proponowane rozszerzenie składu Rady Konsultacyjnej, w połączeniu z już funkcjonującymi standardami konsultacji społecznych, pozwoli zwiększyć transparentność	2)	stronę samorządową Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, o której 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; organizacje związkowe i organizacje pracodawców, reprezentatywne w rozumieniu ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego;	

			wdrażania Funduszu i jakość inwestycji, jednocześnie nie generując dodatkowego obciążenia administracyjnego ani znaczących kosztów. Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE (art. 23 i 25a) oraz dyrektywą 2023/959 (motywy 4, 16 i 18), realizacja polityki klimatycznej UE wymaga zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego. Brak formalnego włączenia strony społecznej osłabia legitymizację i efektywność instrumentów transformacyjnych finansowanych z ETS, a także może naruszać art. 8 i 9 Konwencji z Aarhus.	organizacje pozarządowe w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie wyłonione w postępowaniu prowadzonym przez Radę Działalności Pożytku Publicznego, o której mowa w art. 35 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie - w liczbie określonej w drodze zarządzenia o którym mowa w art. 50d ust. 6, z uwzględnieniem udziału co najmniej po jednym przedstawicielu: federacji lub związku organizacji pozarządowych o zasięgu krajowym, federacji lub	

				związku organizacji ekologicznych o zasięgu krajowym, organizacji działającej w obszarze ochrony środowiska, organizacji działającej w obszarze energii, organizacji działającej w obszarze transportu.	
12	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Projekt z dn. 28.04.2025 Ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw, art. 1 ust. 31	**Postulujemy uzupełnienie wymogu publikowania przez Operatora Funduszu na stronie internetowej informacji o dofinansowanych inwestycjach (art. 50l ust. 3 pkt. 3 ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych) o krótki opis inwestycji.** Uzasadnienie: obecnie publikowane informacje o dofinansowanych inwestycjach często nie pozwalają na stwierdzenie jaka technologia została zastosowana, a zatem jaki będzie wpływ inwestycji na klimat i	W art. 1 ust. 31 projektu ustawy po słowie „nazwę” dodać słowa „i opis”, tj.: „w art. 50l: a) w ust. 1 wyrazy „zgromadzonych na rachunku” zastępuje się wyrazami „uzyskanych z”, b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) informacje o inwestycjach dofinansowanych ze środków uzyskanych z Funduszu Modernizacyjnego, obejmujące	a) **Uwaga bezprzedmiotowa**. Proponowana zmiana jest zawarta w projekcie (art. 1 pkt 31) b) **Uwaga uwzględniona**

			środowisko. Osiągnięcie efektu redukcji emisji gazów cieplarnianych jest przy tym jednym z głównych celów Funduszu Modernizacyjnego. Obecnie publikowane informacje brzmią np. „Budowa układu kogeneracyjnego w zakładzie produkcyjnym XX" (program priorytetowy: Kogeneracja dla Energetyki i Przemysłu) albo „Budowa elektrociepłowni XX w YY Sp. z o.o.". Dla zwiększenia przejrzystości wdrażania Funduszu Modernizacyjnego rekomendujemy uzupełnienie informacji o krótki opis, zawierający informację o zastosowanej technologii (np. „Budowa źródła wysokosprawnej kogeneracji na biomasę o mocy XX MWe i YY MWt, zastępującego źródło zasilane węglem") i – jeżeli możliwe dla danego projektu - szacowanym efekcie redukcji emisji gazów cieplarnianych.	numer umowy o dofinansowanie realizacji inwestycji ze środków uzyskanych z Funduszu Modernizacyjnego, nazwę **i opis** inwestycji i kwotę udzielonego dofinansowania.";	

13	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	Projekt z dn. 28.04.2025 Ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw, art. 1 - brak nowelizacji w zakresie art. 52a i art. 52b ustawy ETS	**Projekt ustawy nie przewiduje nowych mechanizmów monitorowania i oceny skuteczności systemu handlu emisjami w realizacji krajowych i unijnych celów klimatycznych, w szczególności w kontekście wymogu ograniczenia emisji netto o co najmniej 55% do 2030 r. względem 1990 r.** Uzasadnienie: Zgodnie z IPCC AR6 (2023), jedynie szybka redukcja emisji w obecnej dekadzie może utrzymać wzrost temperatury poniżej 1,5°C. Wymaga to bieżącej oceny wpływu instrumentów polityki, w tym ETS. Wprowadzony mechanizm raportowania zapewni zgodność z art. 18 i 21 dyrektywy ETS oraz zasadami monitoringu zawartymi w rozporządzeniu 2018/1999.	W art. 52a ustawy ETS dodać ust. 3 w brzmieniu: „Minister właściwy do spraw klimatu co dwa lata publikuje raport dotyczący wpływu krajowego systemu handlu emisjami na realizację celów wynikających z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/1119 oraz art. 9 i 10 dyrektywy 2003/87/WE, z uwzględnieniem poziomu redukcji emisji, inwestycji finansowanych z dochodów z aukcji oraz efektywności kosztowej.”	**Uwaga nieuwzględniona.** Informacja o redukcji emisji w EU ETS jest zawarta w raportach inwetaryzacyjnych przygotowywanych i przekazywanych corocznie do KE za pośrednictwem strony internetowej EEA Eionet Central Data Repository. Raporty są ogólnodostępne na stronie: https://reportnet.europa.eu/ Warto przy tym zauważyć, że określenie poziomu redukcji emisji, jaki wnoszą poszczególne państwa członkowskie do osiągania ogólnounijnego celu redukcyjnego, jest praktycznie niemożliwe z perspektywy poszczególnych państw członkowskich. System ETS jest systemem rynkowym o zasięgu unijnym, w którym państwa członkowskie nie mają przypisanych celów krajowych. Celów redukcyjnych nie wyznacza się również uczestnikom systemu – prowadzącym instalacje czy operatorom statków powietrznych lub przedsiębiorstwom żeglugowym, stąd wymagania, aby organ krajowy publikował dane dotyczące wpływu przedsiębiorstw, zwłaszcza tych, nad którymi nie sprawuje jurysdykcji krajowej (przedsiębiorstwa żeglugowe czy operatorzy statków powietrznych) na realizację celów unijnych wynikających z EPK jest nierealne. Ewentualnie tego rodzaju zadanie można przypisać Komisji Europejskiej, ponieważ tylko w jej gestii pozostają informacje dotyczące skali wpływu unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji na osiąganie unijnych celów w zakresie redukcji emisji.
14	Związek Stowarzyszeń Polska	Projekt z dn. 28.04.2025 Ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do	**Projekt nie określa szczegółowego obowiązku corocznego raportowania, o którym mowa w art. 10 ust. 3 i art. 19 ust. 2**	W art. 52b ustawy dodać ust. 3: „Minister właściwy ds. klimatu co roku sporządza	**Uwaga nieuwzględniona.** Odwołanie do KPEiK oraz terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji znajduje się w art. 1 pkt 22 projektu – zmiana art. 50 ust. 1 ustawy

	Zielona Sieć	emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw, art. 1 - zmiana art. 52b ustawy ETS	**rozporządzenia 2018/1999. Brak też odwołań do planów zintegrowanych i terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji.** Uzasadnienie: Obowiązek ten wynika bezpośrednio z art. 10 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE i ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia zgodności oraz skuteczności działań klimatycznych.	sprawozdanie zawierające informacje o wykorzystaniu środków z aukcji uprawnień, w tym wpływie wydatkowania na realizację krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu oraz terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji.”	
15	Fundacja Greenpeace Polska	Art.1, ust. 21), pkt. f) oraz uwaga ogólna	We wspomnianym artykule wprowadza się ważną zmianę, mającą na celu zmianę obowiązku wydatkowania przychodów ze sprzedaży uprawnień do emisji z 50% środków lub ich równowartości na całość przychodów, lub ich równowartości. Jest to pozytywna i konieczna zmiana, zwłaszcza w połączeniu z uszczegółowieniem celów, na które powinny być wydawane te środki. Nie jest ona jednak wystarczająca. W opinii Fundacji Greenpeace Polska do osiągnięcia celu odpowiedniego	Fundacja Greenpeace Polska	**Uwaga nieuwzględniona** Minister Klimatu i Środowiska od lat podejmuje działania zmierzające do utworzenia funduszu, którego celem byłoby finansowanie szeroko pojętej transformacji energetycznej z środków ze sprzedaży uprawnień do emisji. W kwietniu 2024 r. MKiŚ skierował wniosek w sprawie wpisania ustawy powołującej taki fundusz do wykazu prac legislacyjnych i programowych RM, w którym zaproponowano przekierowanie do Funduszu Transformacji środków finansowych ze sprzedaży w drodze aukcji uprawnień do emisji w latach 2024–2030 pomniejszone o środki wskazane w art. 49 ust. 2b–2d ustawy (w praktyce miało to być prawie 75% wszystkich dochodów z aukcji uprawnień do emisji). Sprzeciw wobec procedowania projektu ustawy zgłosił Minister Finansów. W ocenie MF utrata dochodów tej wysokości (bez kompensacji po stronie wydatkowej) nie jest akceptowalna, wobec bezwzględnej konieczności przestrzegania unijnych reguł stabilizujących systemy finansów publicznych państw członkowskich. Ewentualny powrót do procedowania projektu ustawy powołującej taki fundusz będzie możliwy po wyrażeniu kierunkowej zgody ze strony MF w sprawie uszczuplenia dochodów budżetu państwa z tego tytułu.

			wydatkowania środków konieczna jest jednak jeszcze jedna zmiana. Przychody budżetu państwa ze sprzedaży uprawnień powinny trafiać do państwowego funduszu celowego, pozostającego w dyspozycji ministra właściwego ds. energii, a zarządzanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Istnieje szereg argumentów na rzecz takiego rozwiązania. Wdrożenie tego rozwiązania umożliwiłoby zabezpieczenie środków i stabilne finansowanie na wieloletnie programy służące transformacji, takie jak Mój Prąd, Czyste Powietrze, Moje Ciepło czy wsparcie modernizacji sieci energetycznych. Przychody budżetu państwa z EU ETS to kilkadziesiąt miliardów złotych rocznie, ta ogromna pula środków znacznie przyspieszyłaby transformację energetyczną, a co za tym idzie osiągnięcie niższych cen energii,		

			zmniejszenie ubóstwa energetycznego, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza czy poprawę polskiego bezpieczeństwa energetycznego. Większe, stabilne środki na transformacje dla obywateli zwiększyłyby również zaufanie do polityk klimatycznych i energetycznych w społeczeństwie i poparcie dla tego typu rozwiązań. Wdrożenie takiego Funduszu celowego rozwiązywałoby także problemu braku transparentności w wydatkowaniu przychodów z EU ETS. Jest to problem, który przyciągnął uwagę Najwyższej Izby Kontroli. W swoim raporcie pokontrolnym wydanym 30.10.2024 NIK stwierdza, że „Gospodarowanie środkami uzyskanymi ze sprzedaży uprawnień EU ETS było zgodne z przepisami, ale nie zapewniało w sposób wystarczający ochrony interesów budżetu państwa oraz możliwości		

			powiązania poniesionych wydatków z redukcją emisji gazów cieplarnianych. W latach 2013-2023 (do 30 maja) dochody ze sprzedaży uprawnień wyniosły blisko 94 mld zł, z czego jedynie niecałe 1,3% przekazano bezpośrednio na cele związane z redukcją emisji gazów cieplarnianych lub zarządzaniem tymi emisjami. System gospodarowania środkami ze sprzedaży uprawnień EU ETS w Polsce został zorganizowany w sposób uniemożliwiający jednoznaczne ustalenie faktycznego wykorzystania dochodów ze sprzedaży uprawnień do emisji w przypadku niemal 90% uzyskanych środków. Wynikało to przede wszystkim z faktu, że ponad 63% uzyskanych dochodów trafiało do budżetu państwa, w którym obowiązywała zasada jedności budżetowej – bez koncepcji wykorzystania tych środków, a prawie 25% dochodów		

			przekazano do funduszy pozabudżetowych, niezobowiązanych do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej.” NIK ocenia negatywnie funkcjonujący w Polsce system gospodarowania dochodami ze sprzedaży uprawnień EU ETS, a także wnioskuje do Prezesa Rady Ministrów o “opracowanie i wdrożenie mechanizmów zapewniających wykorzystanie środków z aukcyjnej sprzedaży uprawnień EU ETS na wsparcie zadań przyczyniających się do redukcji emisji gazów cieplarnianych;”. Rozwiązaniem tego problemu transparentności jest więc powołanie państwowego funduszu celowego, który zapewni te transparentność wydatkowania środków i ich kontrolę. Jak widać po raporcie NIK, sam zapis o wykorzystywaniu środków lub ich równowartości nie jest wystarczającym zabezpieczeniem, gdyż mimo dotychczasowych		

			zapisów o konieczności wydatkowania 50% lub ich równowartości, ten cel nie był realnie osiągany, jeśli zajrzeć w szczegóły wydatkowania tych środków. Z powyższych przyczyn wynika konieczność stworzenia funduszu, który byłby zasilany wszystkimi przychodami z EU ETS i transparentnie wskazywał, na co będą one wydatkowane. W poprzednich latach mieliśmy do czynienia z nieudanymi próbami wprowadzenia tzw. Funduszu Transformacji Energetyki, który zbliżałby nas do tego celu. Taki Funduszu, posiadając konieczne wsparcie polityczne, uzasadnienie wynikające z dotychczasowych doświadczeń i zważając na niewątpliwą konieczność transformacji, powinien pilnie powstać. Całość przychodów budżetu państwa z EU ETS powinna być przeznaczana na zarządzanie systemem, rozwój OZE, termomodernizację budynków, modernizację		

			i rozwój sieci energetycznej oraz rozwój magazynowania energii. Są to kluczowe rozwiązania, potrzebujące wsparcia, które zapewnią szybkie efekty służące obniżeniu emisji, kosztów energii i rachunków obywateli i obywatelek oraz wzrost bezpieczeństwa energetycznego. Fundusz taki nie powinien wspierać niesprawdzonych technologii takich jak CCS czy niezgodnych z celami klimatycznymi technologii jak np. energetyka gazowa. Warto również zauważyć, że w umowie koalicyjnej obecnej koalicji rządzącej w punkcie 8. zaczynającym się słowami "Przyspieszający kryzys klimatyczny jest niezaprzeczalnym faktem, podobnie jak to, iż to działania człowieka są jego główną przyczyną. Będziemy zgodnie współpracować na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatycznym oraz ograniczenia ich wpływu na życie mieszkańców Polski. W		

			szczególności, strony Koalicji są zdeterminowane do przyspieszenia zielonej transformacji energetycznej. “, znajduje się jasno zapisany cel o treści „W celu zapewnienia źródeł finansowania tych przedsięwzięć, doprowadzimy do odblokowania środków z Krajowego Planu Odbudowy oraz przeznaczymy całość wpływów z systemu handlu emisjami ETS na inwestycje w transformację energetyczną.”. Jeśli koalicja rządząca chciałaby rzeczywiście zapewnić, że całość wpływów z systemu handlu emisjami ETS będzie przeznaczana na inwestycję w transformację energetyczną, to powołanie takiego transparentnego Funduszu celowego stabilizującego finansowanie transformacji jest koniecznym rozwiązaniem, gwarantującym osiągnięcie tego celu.		

			Na koniec chcieliśmy z naszej strony zaproponować nazwanie tego Funduszu w sposób, który będzie budził poparcie społeczne i budował poparcie dla zielonej transformacji i polityk w tym zakresie. Wcześniej proponowana nazwa „Fundusz Transformacji Energetyki" nie wydaje się zbyt przyjazna dla szerszej publiczności i budowania poparcia wśród społeczeństwa. W związku z tym chcieliśmy zaproponować następujące nazwy: 1) Fundusz Zielonego Rozwoju 2) Fundusz Zielonego Rozwoju i Bezpieczeństwa 3) Fundusz Zielonej Przyszłości 4) Fundusz Bezpiecznej Przyszłości 5) Fundusz Bezpiecznej Transformacji i Rozwoju.		
16	WIOŚ		Z przekazanych dokumentów nie wynika w jaki sposób oszacowano, że na realizację nowych zadań przypisanych w projekcie ustawy Mazowieckiemu Wojewódzkiego Inspektorowi Ochrony Środowiska (dalej:		**Uwaga wyjaśniona.** Przypisanie MWIOŚ realizacji zadań wynikających z ww. projektu ustawy, jak również aktualnie obowiązującej ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, związanych z emisją z operacji lotniczych, skutkami innymi niż emisja CO2 oraz z emisją z działalności w zakresie transportu morskiego operatorów statków powietrznych oraz przedsiębiorstw żeglugowych, niemających siedziby lub miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również oszacowanie ilości etatów niezbędnych do realizacji tych zadań jest odzwierciedleniem zgłoszonej w ramach uzgodnień wewnętrznych propozycji GIOŚ.

			MWIOŚ) wystarczą 2 nowe etaty. Projektowana ustawa przewiduje przeniesienie z Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (dalej: GIOŚ) na MWIOŚ kompetencji dotyczących zastępczego szacowania wielkości emisji i wymierzania administracyjnych kar pieniężnych w przypadku operatorów statków powietrznych niemających siedziby lub miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Analogiczne nowe zadania, MWIOŚ będzie realizował w stosunku do przedsiębiorstw żeglugowych, dla których Rzeczypospolita Polska jest państwem administrującym, a przedsiębiorca nie ma siedziby lub miejsca zamieszkania na jej terytorium. W dokumencie nie wskazano merytorycznego uzasadnienia dla obarczania wyłącznie		Ilość etatów oszacowano proporcjonalnie w stosunku do ilości dokonanych szacowań wielkości emisji oraz postępowań w sprawie wymierzenia administracyjnej kary pieniężnej przez GIOS w stosunku do operatorów lotniczych nie mających siedziby w RP, z uwzględnieniem przewidywań dotyczących analogicznych zadań w stosunku do sektora transportu morskiego.

			MWIOŚ tymi nowymi zadaniami. W OSR brak jest informacji w jaki sposób oszacowano, że 2 etaty wystarczą na realizację tych zadań przez MWIOŚ. Nie wiadomo też, czy w wyliczaniu kosztów uwzględniono szkolenia bezpośrednich przełożonych nowych pracowników oraz obsługi prawnej. W związku z powyższym, pomimo przyznanych etatów istnieje obawa, ze ich liczba może okazać się niewystarczająca ze względu na nieznaną ilość postępować, ich charakter i stopień trudności, a także problemy z pozyskaniem wykwalifikowanej kadry. Wobec powyższego MWIOŚ może mieć trudności z realizacją powierzonych nowych zadań z przyczyn od siebie niezależnych. Po raz kolejny MWIOŚ został wskazany do wyłącznej realizacji nowych dla Inspekcji Ochrony Środowiska zadań. Na etapie		

			procedowania znajduje się projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz niektórych innych ustaw (projekt nr UC38 z dnia 21 marca 2025 r.), w którym wskazano wyłącznie MWIOŚ jako organ nakładający administracyjne kary pieniężne w przypadkach niewywiązania się z obowiązków ciążących na podmiotach zobowiązanych do złożenia sprawozdania CBAM.		
17	Mazowiecki WIOŚ	Pkt 76) projektu, dot. art. 105a ust. 1 ustawy z dnia 12.06.2015r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych	Podane błędnie wysokość kary minimalnej; zapis projektu brzmi: Administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 10 0000 do 50 000 zł podlega przedsiębiorstwo żeglugowe (…)	Administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 10 000 do 50 000 zł podlega przedsiębiorstwo żeglugowe (…)	**Uwaga uwzględniona.**
18	Mazowiecki WIOŚ	Pkt 57) projektu, dot. art. 87 lit. b) ustawy z dnia 12.06.2015r. o systemie handlu uprawnieniami do	Brak przyimka >na< w zapisie ust. 4; zapis projektu brzmi: Jeżeli operator statku powietrznego nie przedłoży dokumentów,	Jeżeli operator statku powietrznego nie przedłoży dokumentów, o których mowa w ust. 3, na	**Uwaga uwzględniona.**

		emisji gazów cieplarnianych	o których mowa w ust. 3, na wezwanie, albo – jeżeli na podstawie przedłożonych dokumentów nie można w sposób rzetelny oszacować wielkości emisji lub skutków innych niż emisja CO_2 – organ Inspekcji dokonuje oszacowania wielkości emisji, w szczególności podstawie ustaleń (…)	wezwanie, albo – jeżeli na podstawie przedłożonych dokumentów nie można w sposób rzetelny oszacować wielkości emisji lub skutków innych niż emisja CO_2 – organ Inspekcji dokonuje oszacowania wielkości emisji, w szczególności na podstawie ustaleń (…)	
19	GIOŚ		Proponuje się dodać do projektowanej ustawy zmianę brzmienia art. 61 ust. 2 zmienianej ustawy, poprzez skrócenie czasu z 21 dni do 7 dni dla nabywcy tytułu prawnego do instalacji do zgłoszenia KOBIZE faktu nabycia tytułu prawnego. Uzasadnienie: Przy obecnym brzmieniu ww. przepisu powstaje luka prawna, która może być wykorzystywana przez prowadzących instalację w celu uniknięcia odpowiedzialności za	Propozycja brzmienia. przepisu „2. Nabywca tytułu prawnego do instalacji jest obowiązany zgłosić Krajowemu ośrodkowi nabycie tego tytułu prawnego w terminie 7 dni od dnia nabycia.”. Alternatywna propozycja brzmienia przepisu: „2. Nabywca tytułu prawnego do instalacji jest	**Uwaga uwzględniona.** Termin zostanie skrócony do 7 dni.

			nierozliczenie emisji w postaci administracyjnej kary pieniężnej wymierzanej w trybie art. 104 ust. 1 ww. ustawy.	obowiązany niezwłocznie zgłosić Krajowemu ośrodkowi nabycie tego tytułu prawnego.”	
20	GIOŚ	Pkt 65 lit. d projektu ustawy, art. 94 ust. 5 zmienianej ustaw	W projekcie ustawy usunięto pkt 3 w art. 94 ust. 5 zmienianej ustawy, tj. liczbę uprawnień do emisji, które nie zostały umorzone. Proponuje się pozostawić ten przepis. W ocenie GIOŚ jest to istotna informacja z punku widzenia organów IOŚ i wymierzanych przez nie administracyjnych kar pieniężnych za nierozliczenie emisji.	Proponuje się pozostawienie aktualnego brzmienia art. 94 ust. 5 pkt 3 zmienianej ustawy.	**Uwaga bezzasadna** Pkt 3 pozostaje w aktualnym brzmieniu – nie jest usunięty. Zmienione jest jedynie brzmienie pkt 1 i 2.
21	GIOŚ	Pkt 72 – art. 102 zmienianej ustawy Pkt 73 – art. 103 zmienianej ustawy	Projektowana ustawa zmienia wysokość administracyjnych kar pieniężnych wymierzanych przez organy IOŚ na „widełki”, bez określenia konkretnych przesłanek, które będą wpływały na wysokość kary. Jednocześnie przesłanki, o których mowa w art. 189d Kpa są nieostre i bardzo ocenne (subiektywne). Przy proponowanym brzmieniu przepisów wymierzanie kar	Proponuje się następujące brzmienie przepisów: „72) w art. 102 w ust.1 wyrazy „50 000 zł” zastępuje się wyrazami „10 000 zł” „73)w art. 103: a) w ust. 1: – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „50 000 zł” zastępuje się	**Uwaga nieuwzględniona.** Celem zaproponowanych stawek administracyjnych kar pieniężnych w wysokości widełkowej jest umożliwienie organom inspekcyjnym brania pod uwagę zindywidualizowanych okoliczności niedopełnienia obowiązków ustawowych, które podlegają określonej administracyjnej karze pieniężnej. Zaproponowane stawki w wysokości stałej nie doprowadzą do realizacji tego celu. Miarkowanie kar wpisuje się w dotychczasowe orzecznictwo TK, który wielokrotnie podkreślał, że administracyjne kary pieniężne powinny być określane w sposób umożliwiający ich indywidualizację, co często oznacza stosowanie tzw. „widełek” – czyli określenia minimalnej i maksymalnej wysokości kary. (Wyrok TK z 7 lipca 2009 r., sygn. K 13/08, Wyrok TK z 15 października 2013 r., sygn. P 26/11, Wyrok TK z 1 lipca 2014 r., sygn. SK 6/12).

			pieniężnych będzie znacznie utrudnione z uwagi na konieczność trudnego (zobiektywizowanego) uzasadnienia wysokości wymierzonej kary, nie będzie przejrzyste oraz doprowadzi do sytuacji, że za to samo naruszenie organy będą wymierzały kary administracyjne w różnych wysokościach w zależności od województwa lub kary będą wymierzane asekuracyjnie zawsze w najniższej możliwej wysokości.	wyrazami „10 000 zł” b) w ust. 2: – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „10 000 zł” zastępuje się wyrazami 8 000 zł”, d) w ust. 3 wyrazy „10 000 zł” zastępuje się wyrazami „8 000 zł”	
22	GIOŚ	Pkt 75 – art. 105 zmienianej ustawy Pkt 76	Projektowana ustawa zmienia wysokość administracyjnych kar pieniężnych wymierzanych przez organy IOŚ na „widełki”, bez określenia konkretnych przesłanek, które będą wpływały na wysokość kary. Jednocześnie przesłanki, o których mowa w art. 189d Kpa są nieostre i bardzo ocenne (subiektywne). Przy proponowanym brzmieniu przepisów wymierzanie kar pieniężnych będzie znacznie utrudnione z uwagi na konieczność	Proponuje się, aby w tych przypadkach wprowadzić mechanizm wyliczania administracyjnej kary pieniężnej, który będzie przejrzysty, proporcjonalny i sprawiedliwy, tj. naliczanie kary za każdy dzień spóźnienia. Podobny mechanizm zastosowano w art. 236d ust. 1 lub 315f ust. 1 ustawy z dnia 27	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Art. 105 ust. 2 zostanie uchylony. Projektowany art. 105a ust. 2 zostanie wykreślony z projektu ustawy. Zaproponowana kara, w której mechanizm jej wyliczenia opierałby się na naliczaniu kary za każdy dzień opóźnienia miałaby sens gdyby w przypadku wszystkich czynów, o których mowa w projektowanym przepisie, za niedopełnienie obowiązków ustawowych był jeden ściśle określony termin oznaczony datą dla wszystkich podmiotów objętych systemem EU ETS. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych, które są zobowiązane do złożenia raportów częściowych, termin ten nie jest stały i uzależniony jest od daty przejęcia odpowiedzialności za statek (art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2015/757). W związku z powyższym ustalenie terminu przejęcia odp. za statek, od którego uzależnione jest ustalenie końcowego terminu na złożenie raportu częściowego, wymagałoby prowadzenia przez organy Inspekcję postępowania wyjaśniającego w tym zakresie. Ponadto celem projektodawcy jest wprowadzenie regulacji tożsamych dla wszystkich uczestników systemu EU ETS, w szczególności w zakresie stawek administracyjnych kar pieniężnych, tak aby zachować zasadę równości wobec prawa.

			trudnego (zobiektywizowanego) uzasadnienia wysokości wymierzonej kary, nie będzie przejrzyste oraz doprowadzi do sytuacji, że za to samo naruszenie organy będą wymierzały kary administracyjne w różnych wysokościach w zależności od województwa lub kary będą wymierzane asekuracyjnie zawsze w najniższej możliwej wysokości.	kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska uwagi na konieczność trudnego (zobiektywizowanego) uzasadnienia wysokości wymierzonej kary, nie będzie przejrzyste oraz doprowadzi do sytuacji, że za to samo naruszenie organy będą wymierzały kary administracyjne w różnych wysokościach w zależności od województwa lub kary będą wymierzane asekuracyjnie zawsze w najniższej możliwej wysokości. Jednocześnie proponuje się rezygnację z przepisów art. 105 ust. 2 zmienianej ustawy oraz art. 105a ust. 2 wprowadzanego projektowaną ustawą, tym bardziej, że kolidują one z	

				wysokością administracyjnych kar pieniężnych w postaci „widełek”. Przy zastosowaniu ww. mechanizmu wyliczenia kary, ww. przepisy wydają się zbędne	
23	PKEE, IGG, PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., TGPE	Art. 1 pkt 4 projektu ustawy (zmieniany art. 2 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	Zgodnie z art. 27a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE, państwa członkowskie mogą także wyłączyć z EU ETS jednostki rezerwowe lub zapasowe, które pracowały mniej niż 300 godzin rocznie w każdym z trzech lat poprzedzających powiadomienie dokonane na podstawie ust. 1 lit. a) na tych samych warunkach co warunki przedstawione w ust. 1 i 2. Wnosimy o uzupełnienie art. 2 i wyłączenie ww. instalacji.		Uwaga uwzględniona. Odpowiednie przepisy zostały wprowadzone do projektu ustawy.

24	PKEE, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, TGPE	Art. 15 ust. 1	Począwszy od roku 2026 dyrektywa 2023/959 przewiduje wyłączenie instalacji z systemu EU ETS w związku ze stosowaniem biomasy spełniającej kryteria zrównoważonego rozwoju oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. W przypadku gdy w instalacji spalana jest tzw. biomasa zrównoważona, a przy tym emisje ze spalania tej biomasy w ciągu 5 lat stanowią ponad 95 % emisji całkowitych z instalacji, instalacja taka nie będzie podlegała pod system EU ETS. W propozycji przepisu i uzasadnieniu brak jest precyzyjnego określenia jak będzie liczony okres „w ciągu 5 lat", biorąc pod uwagę iż skutki przepisu zgodnie z jego treścią następują z dniem 1 stycznia 2026 roku. Zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/331 „okres odniesienia" oznacza pięć lat kalendarzowych poprzedzających termin przekazania Komisji danych na podstawie art.	Przepis wymaga doprecyzowania zgodnie z intencją ustawodawcy albo w przepisie lub w uzasadnieniu, celem uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych.	**Uwaga uwzględniona.** Zgodnie z przepisami są to dane z 5 lat przed złożeniem wniosku o przydział. Terminem złożenia wniosku o przydział na lata 2026-2030, zgodnie z art. 26b ust. 1 obowiązującej ustawy był dzień 29 czerwca 2024 r. W związku z tym, przy sprawdzaniu spełnienia przesłanki wyjścia z systemu z dniem 1 stycznia 2026 r. brane będą pod uwagę dane z lat 2019/2023. Uzupełnimy uzasadnienie w tym zakresie

			11 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE, zgodnie z którym - Każde Państwo Członkowskie podejmuje decyzję w sprawie całkowitej ilości przydziałów na trzyletni okres rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2005 r., które rozdzieli w odniesieniu do tego okresu oraz w sprawie rozdzielenia tych przydziałów operatorom każdego urządzenia. Niniejsza decyzja podejmowana jest na trzy miesiące przed rozpoczęciem okresu oraz jest oparta na krajowym planie rozdzielania (...).		
25	PKEE, IGG, PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., TGPE	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy (zmieniany art. 18 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	1.W zmienianym art. 18 nie określono sposobu kalkulacji zwrotu nadmiarowo wydanych uprawnień, jednocześnie projektodawca w ust. 6 szczegółowo opisał metodę obliczania opłaty zastępczej, uiszczanej w sytuacji, gdy prowadzący instalację nie dopełnił obowiązku zwrotu i wobec którego pomniejszenie liczby uprawnień nie jest już możliwe. Przepis należałoby uzupełnić o metodę kalkulacji	„6. Przy obliczaniu opłaty zastępczej przyjmuje się jednostkową cenę uprawnienia do emisji, która odpowiada średniej cenie uprawnienia do emisji notowanej na giełdach ICE/ECX i EEX na rynku wtórnym spot w ostatnim dniu, w którym realizowany był obrót uprawnieniami do	**1. Uwaga nieuwzględniona.** Zwrot nadmiarowo wydanych uprawnień następuje przez prowadzącego instalację na rachunek w rejestrze Unii przypisany do tej instalacji. Art. 18 stanowi ogólną normę proceduralną określającą sposób postępowania organów w przypadku gdy uprawnienia do emisji są uznane za wydane nadmiarowo. Przesłanki, które decydują o tym, czy wydane uprawnienia do emisji są traktowane jako nadmiarowo wydane, są określone w różnych przepisach ustawy a także rozp. 331/2019. I tak np. w przypadku kiedy instalacja wychodzi z systemu EU ETS (zostaje wydana decyzja organu do spraw zezwolenia) w świetle ww. rozporządzenia zainteresowane państwo członkowskie nie wydaje uprawnień do emisji dla tej instalacji na pozostałą część roku kalendarzowego następującą po dniu zaprzestania przez nią działalności. W przypadku gdy wydanie całej puli uprawnień do emisji nastąpiło przed dniem określonym w decyzji wygaszającej zezwolenie na emisje gazów cieplarnianych określającym termin wyjścia z systemu EU ETS, część uprawnień do

			nadmiarowo wydanych uprawnień. 2.W projektowanym art. 18 ust. 4 we wprowadzeniu do wyliczenia zamieszczono błędne odesłanie do ust. 3b – powinno być to odesłanie do ust. 3a. 3. W uzasadnieniu projektu brak wyjaśnienia przyczyn powiększenia w projektowanym art. 18 ust. 6, odnoszącym się do sposobu obliczania opłaty zastępczej, jednostkowej ceny uprawnienia do emisji o 10%.	emisji, poprzedzającym dzień wydania decyzji, w przeliczeniu na złote według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w dniu poprzedzającym dzień wydania decyzji.~~,~~ ~~**powiększoną o 10 %.**~~”	emisji będzie podlegać proporcjonalnemu zwrotowi (projektowany art. 58 ust. 4 i 5 w zw. z art. 26 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331) Podobna sytuacja nastąpi w przypadku gdy KE nie wyda decyzji w sprawie dostosowania przydziałów do wielkości produkcji za rok poprzedni, do dnia 30 czerwca. Krajowy ośrodek będzie wydawał wtedy pulę uprawnień z tabeli krajowego rozdziału uprawnień a dopiero po dokonaniu dostosowania przez KE, zajdzie przesłanka do wszczęcia procedury zwrotu w przypadku kiedy liczba uprawnień do emisji została wydana w liczbie większej niż należna (projektowany art. 17 ust. 3 i 3a). **2. Uwaga uwzględniona** **3. Uwaga uwzględniona** Intencją wprowadzenia powiększenia opłaty zastępczej było zachęcenie prowadzących instalacje do zwrotu nadmiarowo wydanych uprawnień “w naturze”. Uzasadnienie zostało uzupełnione w tym zakresie.
26	PKEE, TAURON, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, TGPE	Art. 1 w zakresie zmiany art. 18 ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw (dalej „ustawa ETS”)	W art. 1 pkt 12 projektu ustawy dotyczącym zmiany art. 18 ustawy ETS, mowa jest o ustępie 3b. Projekt nie zawiera jednak treści tego ustępu. Koniecznym jest zatem dokonanie stosownego uzupełnienia. W projektowanym art. 18 ust. 4 we wprowadzeniu do wyliczenia zamieszczono błędne odesłanie do ust. 3b – powinno być to odesłanie do ust. 3a. w art. 18 lit d) w ust. 5: „5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3b,	Uzupełnienie treści ust. 3b. w art. 18 ustawy ETS. powinno być: „5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3a, minister właściwy do spraw klimatu nakłada na prowadzącego instalację opłatę zastępczą, w drodze decyzji, w której określa kwotę opłaty zastępczej oraz termin jej uiszczenia.”;	**Uwaga uwzględniona.** Błędne odesłanie, powinno być ust. 3a

			minister właściwy do spraw klimatu nakłada na prowadzącego instalację opłatę zastępczą, w drodze decyzji, w której określa kwotę opłaty zastępczej oraz termin jej uiszczenia.”		
27	PKEE, IGG, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., TGPE	Art. 1 pkt 14 projektu ustawy (dodawany art. 26aa ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	W projekcie brak przepisów przejściowych odnoszących się do możliwości uzupełnienia w określonym terminie wniosku o niepublikowanie niektórych elementów planu neutralności klimatycznej w sytuacji, gdy prowadzący instalację złożył wcześniej wniosek o przydział uprawnień do emisji wraz z planem neutralności klimatycznej. W związku z tym, że wnioski o przydział uprawnień wraz z planami neutralności klimatycznej zostały złożone przed wejściem w życie ustawy istnieje konieczność doprecyzowania możliwości złożenia wniosku o niepublikowanie danych w odniesieniu do złożonych już dokumentów. Brak	W art. 26 aa dodaje się ust 3 w brzmieniu: „W przypadku wniosku o niepublikowanie niektórych elementów planu neutralności klimatycznej w odniesieniu do planu neutralności klimatycznej złożonego wraz z wnioskiem o przydział uprawnień do emisji przed wejściem w życie niniejszej ustawy, dopuszcza się złożenie odrębnego wniosku o niepublikowanie niektórych elementów planu neutralności klimatycznej bez wniosku o przydział	**Uwaga uwzględniona.** Dodany został odpowiedni przepis przejściowy.

			doprecyzowania powoduje brak możliwości złożenia wniosku o niepublikowanie danych dla już złożonych wniosków.	uprawnień do emisji.”	
28	PKEE, IGG, PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., TGPE	Art. 1 pkt 16 lit. c projektu ustawy (dodawany art. 26 ust. 2a ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	Zarówno obowiązek przeprowadzenia audytu energetycznego, jak i obowiązek wdrożenia systemu zarządzania energią nałożony jest na przedsiębiorstwo, nie na instalację, stąd propozycja zmiany.	„2a. W odniesieniu do instalacji **prowadzonej przez przedsiębiorstwo:** które jest objęte obowiązkiem przeprowadzania audytu energetycznego lub obowiązkiem wdrożenia systemu zarzadzania energią, o których mowa w art. 36 ust. 1 lub ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1047 i 1946), lub …”	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Ustawa nie posługuje się pojęciem przedsiębiorstwo. Wprowadzono odesłanie do prowadzącego instalację.
29	PKEE, IGG, PGE Polska Grupa Energetyczna	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy (dodawany art. 26ea ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do	Brak w projekcie przepisów wskazania, że plan neutralności klimatycznej może podlegać aktualizacji.		**Uwaga uwzględniona.** Możliwość aktualizacji PNK wynika bezpośrednio z art. 22d rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331. Do projektu ustawy dodano przepis wskazujący że prowadzący instalację aktualizuje PNK w przypadkach, o których mowa w ww. rozp.

	S.A., TGPE	emisji gazów cieplarnianych)			
30	PKEE, TAURON	Art. 1 pkt. 21 lit. f) tiret 2 projektu w zakresie art. 49 ust. 6 pkt 2) ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	Z treści przepisu można wnioskować, że środki uzyskane z aukcji uprawnień do emisji ogólnych mogą być przeznaczone na rozwój elektroenergetycznych sieci przesyłowych w celu realizacji zobowiązania UE w zakresie źródeł OZE, w przepisie nie uwzględniono jednak sieci dystrybucyjnych. W celu realizacji zobowiązania UE w zakresie źródeł OZE bardzo istotny jest również rozwój elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych. W ostatnich latach znacznie wzrosła liczba wniosków i wydanych warunków przyłączenia OZE do sieci dystrybucyjnych. Rozwój sieci dystrybucyjnych pod kątem przyłączenia OZE stanowi istotną część budżetów inwestycyjnych operatorów systemów dystrybucyjnych, finansowanych w ramach środków pozyskiwanych z przychodów	2) rozwój energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii oraz rozwój i modernizacja elektroenergetycznych sieci przesyłowych i elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych w celu realizacji zobowiązania Unii Europejskiej dotyczącego energii ze źródeł odnawialnych oraz założeń dotyczących połączeń międzysystemowych, jak również rozwój innych technologii przyczyniających się do przejścia do bezpiecznej i zrównoważonej gospodarki niskoemisyjnej oraz pomoc w realizacji zobowiązania Unii Europejskiej dotyczącego zwiększenia	**Uwaga uwzględniona.**

			taryfowych. Aby sprostać ambitnym celom transformacji energetycznej niezbędne jest również zapewnienie pozataryfowych środków finansowych na cele rozwoju i modernizacji elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych, w tym w zakresie przyłączania OZE i transportu sieciami zielonej energii. Umożliwi to nie przenosić całości finansowania tego typu inwestycji na odbiorców energii elektrycznej za pośrednictwem taryfy i pozwoli ograniczyć wzrost ponoszonych przez odbiorców opłat za usługi dystrybucji energii elektrycznej. Dodatkowo proponujemy zmianę redakcji na „rozwój i modernizację" rozumiane jako inwestycje w budowę (rozwój) nowych sieci oraz modernizację sieci istniejących.	efektywności energetycznej do poziomu ustalonego w przepisach prawa Unii Europejskiej, w tym w wytwarzaniu energii elektrycznej przez prosumentów energii odnawialnej i społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej;	
31	PKEE, TAURON	Art. 1 pkt. 23 lit a) projektu w zakresie art. 50a ust. 1 pkt 4) ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do	Na początku brzmienia przepis szeroko wskazuje „modernizacje sieci energetycznych". Następnie w wyliczeniu wskazuje „sieci przesyłu energii elektrycznej". Może to rodzić	4) wspieranie inwestycji w magazynowanie energii oraz rozwój i modernizację sieci energetycznych, w tym zarządzanie	**Uwaga uwzględniona.**

		emisji gazów cieplarnianych)	wątpliwości interpretacyjne, gdyż ustawa prawo energetyczne nie posługuje się takim terminem. W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych proponujemy precyzyjne wskazanie na sieci przesyłowe i sieci dystrybucyjne. Rozgraniczenie pojęć i wyraźne wskazanie w przepisie także sieci dystrybucyjnych jest również niezbędne w celu uwypuklenia, że istotne jest zabezpieczenie dodatkowych źródeł finansowania inwestycji w rozwój i modernizację sieci dystrybucyjnych, które są niezbędne do osiągnięcia ambitnych celów transformacji energetycznej. Rozwój sieci dystrybucyjnych pod kątem przyłączenia OZE, magazynów energii czy bezemisyjnego transportu stanowi istotną część budżetów inwestycyjnych operatorów systemów dystrybucyjnych,	popytem, rurociągi należące do systemów lokalnego ogrzewania, elektroenergetyczne sieci przesyłowe i elektroenergetyczne sieci dystrybucyjne ~~sieci przesyłu energii elektrycznej~~, oraz zwiększenie połączeń międzysystemowych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej i rozbudowę infrastruktury na potrzeby mobilności bezemisyjnej, lub”,	

			finansowanych w ramach środków pozyskiwanych z przychodów taryfowych. Aby sprostać ambitnym celom transformacji energetycznej niezbędne jest również zapewnienie pozataryfowych środków finansowych na cele rozwoju i modernizacji elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych, w tym w ww. zakresie. Umożliwi to nie przenosić całości finansowania tego typu inwestycji na odbiorców energii elektrycznej za pośrednictwem taryfy i pozwoli ograniczyć wzrost ponoszonych przez odbiorców opłat za usługi dystrybucji energii elektrycznej. Dodatkowo proponujemy zmianę redakcji na „rozwój i modernizację" rozumiane jako inwestycje w budowę (rozwój) nowych sieci oraz modernizację sieci istniejących.		
32	PKEE, IGG, PGE Polska Grupa Energetyczna	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy (zmieniany art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu	W związku z rozszerzeniem możliwości dofinansowania środkami uzyskanymi z Funduszu Modernizacyjnego		**Uwaga nieuwzględniona.** Brak jest uzasadnienia dla tworzenia nowych ram prawnych, administracyjnych i organizacyjnych w zakresie kolejnego mechanizmu finansowego. Ramy ustanowione rozdziałem 5a ustawy będą pozwalały na stworzenie programu priorytetowego dla

	S.A., TGPE	uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	inwestycji mających na celu wspieranie gospodarstw domowych o niskich dochodach, w tym na obszarach wiejskich i w regionach pozbawionych dostępu do sieciowej infrastruktury ciepłowniczej i elektrycznej, w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego oraz modernizacji systemów ogrzewania w tych gospodarstwach, wskazane byłoby utworzenie w tym celu odrębnego funduszu, wzorowanego na Social Cilmate Found, dedykowanego wyłącznie tym inwestycjom.		takiej grupy beneficjentów, jeżeli zapadnie decyzja o skierowaniu strumienia środków na ten cel.
33	PKEE, IGG, PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., TGPE	Art. 1 pkt 36 projektu ustawy (zmieniany art. 58 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	Projekt powinien zostać uzupełniony o przepisy dotyczące „powrotu" do systemu ETS przez instalację, wobec której uprzednio ustały przesłanki uczestnictwa w systemie. Proponowane brzmienie przepisu art. 58 odnosi się jedynie do „wyjścia" z systemu ETS w sytuacji, gdy w instalacji średnioroczna emisja ze spalania biomasy spełniającej kryteria		**Uwaga nieuwzględniona.** W przypadku wyjścia z systemu EU ETS instalacja, która ponownie kwalifikuje się do systemu, jest traktowana jak instalacja nowa, która będzie podlegała procedurze uzyskania ponownie zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych w trybie rozdziału 9 ustawy.

			zrównoważonego rozwoju lub kryteria ograniczania emisji gazów cieplarnianych na zasadach określonych w art. 38 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066 stanowiła więcej niż 95 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w poprzednim okresie odniesienia, o którym mowa w art. 2 pkt 14 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, natomiast w przepisach brak określenia możliwości powrotu instalacji do systemu ETS.		
34	PKEE, TAURON	Art. 1 w zakresie zmiany art. 49 ust. 6 ustawy ETS	Proponujemy, aby wśród celów, na które przeznaczane mają być środki uzyskane z aukcji uprawnień do emisji ogólnych w danym roku kalendarzowym, silniej podkreślić konieczność wsparcia dekarbonizacji ciepłownictwa, co jest kluczowym elementem procesu transformacji energetyki. Postulujemy zatem wprowadzenie zmiany w treści proponowanego przepisu. W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych,	Art. 49. ust. 6 pkt 8 *działania służące dekarbonizacji ciepłownictwa, w tym modernizacja i rozbudowa systemów ciepłowniczych lub chłodniczych, wspieranie rozwoju odnawialnych źródeł energii w ciepłownictwie oraz źródeł zasilanych energią elektryczną, zwiększenie efektywności*	**Uwaga nieuwzględniona.** Kwestia finansowania ciepłownictwa wpisuje się w cele zapisane w ustawie. Wpisanie wybranych konkretnych technologii/obszarów wsparcia mogłoby budzić wątpliwości co do możliwości finansowania innych technologii/obszarów nie wymienionych literalnie w ustawie.

			proponujemy także posiłkowanie się terminem „system ciepłowniczy lub chłodniczy”, który jest powszechnie stosowanym pojęciem, także w przepisach prawa (w tym ustawie Prawo energetyczne).	*energetycznej budynków lub wspieranie gruntownej i stopniowej gruntownej renowacji budynków, w szczególności renowacji budynków o najgorszej charakterystyce energetycznej*	
35	PKEE, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, TAURON	Art. 1 w zakresie zmiany art. 50a ust. 1 ustawy ETS	W związku z faktem, że – w sektorze ciepłownictwa –jednym z priorytetowych obszarów wsparcia ze środków Funduszu Modernizacyjnego powinny być technologie wytwarzania ciepła w oparciu o wykorzystanie energii elektrycznej (*Power to Heat)*, naszym zdaniem istnieje potrzeba wprowadzenia jasnej podstawy prawnej w ustawie ETS, umożliwiającej udzielania takiego dofinansowania w ramach programów z Funduszu Modernizacyjnego. W związku z powyższym, proponujemy wprowadzenie stosownego dopisku w treści artykułu,	Art. 50a. ust. 1 2*) wspieranie inwestycji w ogrzewanie i chłodzenie z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii oraz źródeł wytwórczych zasilanych energią elektryczną, lub*	**Uwaga nieuwzględniona.** Kwestia finansowania ciepłownictwa wpisuje się w cele zapisane w ustawie. Wpisanie wybranych konkretnych technologii/obszarów wsparcia mogłoby budzić wątpliwości co do możliwości finansowania innych technologii/obszarów nie wymienionych literalnie w ustawie.

			zgodnie z którym wsparcie mogłoby objąć także źródła wytwórcze wykorzystujące energię elektryczną. Mamy świadomość, że w art. 10d ust. 2 lit. b) dyrektywy ETS nie wskazano wprost takiego rodzaju inwestycji, jednakże ich ujęcie jest – w naszej opinii – w pełni zgodnie z celem Funduszu Modernizacyjnego, którym jest wspieranie modernizacji systemów energetycznych oraz zwiększanie efektywności energetycznej oraz jest uzasadnione z punktu widzenia priorytetowych kierunków transformacji sektora ciepłownictwa systemowego w Polsce.		
36	PKEE, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, IGG, PGE Polska Grupa	Art. 1 w zakresie zmiany art. 50a ust. 1 ustawy ETS Art. 1 pkt 23 lit. a projektu ustawy (zmieniany art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	W celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych, proponujemy w odniesieniu do systemu przesyłu i dystrybucji ciepła, posiłkować się terminem „system ciepłowniczy”, który jest powszechnie stosowanym pojęciem, także w przepisach prawa (w tym ustawie Prawo energetyczne).	Art. 50a ust. 1 *4) wspieranie inwestycji w magazynowanie energii i modernizację sieci energetycznych, w tym zarządzanie popytem oraz rurociągi ~~należące do~~ stanowiące element systemów ~~lokalnego~~*	**Uwaga uwzględniona.**

	Energetyczna S.A., TAURON, TGPE		W związku z utrwaloną praktyką, w celu uspójnienia treści przepisów w zakresie stosowania tłumaczenia pojęcia „district heating", proponujemy zmianę brzmienia treści art. 50a ust. 1 pkt. 4 poprzez użycie pojęcia „systemów ciepłowniczych" w miejsce „systemów lokalnego ogrzewania"	~~*ogrzewania*~~ *ciepłowniczych*~~.~~ „4) wspieranie inwestycji w magazynowanie energii i modernizację sieci energetycznych, w tym zarządzanie popytem, rurociągi należące do systemów ciepłowniczych, sieci przesyłu energii elektrycznej oraz zwiększenie połączeń międzysystemowych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej i rozbudowę infrastruktury na potrzeby mobilności bezemisyjnej, lub"	
37	PKEE, TAURON	Art. 50a ust. 1 pkt 6)	Proponujemy zmianę redakcyjną, która uwzględnia faktyczną sytuację w Polsce, gdzie przyjęto kilka takich planów dla poszczególnych kwalifikujących się obszarów, a nie jeden plan.	wspieranie w regionach uzależnionych od stałych paliw kopalnych sprawiedliwej transformacji, tak aby utrzymując dialog ze społeczeństwem obywatelskim i z	**Uwaga uwzględniona.**

				partnerami społecznymi, sprzyjać zmianie miejsca zatrudnienia, przekwalifikowaniu i podnoszeniu kwalifikacji pracowników, edukacji, inicjatywom na rzecz zatrudnienia oraz przedsiębiorstwom typu start-up, w sposób spójny z odpowiednimi działaniami uwzględnionymi przez Rzeczpospolitą Polską w ~~terytorialnym planie~~ **terytorialnych planach** sprawiedliwej transformacji zgodnie z art. 8 ust. 2 akapit pierwszy lit. k rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 i tak aby przyczyniać się do realizacji tych działań,"	

38	PKEE, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, TAURON	Art. 1 w zakresie zmiany art. 50a ust. 4 ustawy ETS	W celu doprecyzowania pojęcia „bezpieczeństwo energetyczne”, proponujemy dokonanie dopisku służącego podkreśleniu aspektu niezaburzonych dostaw energii dla odbiorców końcowych.	Art. 50a ust. 4 (…) *2) inwestycja jest należycie uzasadniona względami zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego, w szczególności w zakresie niezaburzonych dostaw energii dla odbiorów końcowych;*	**Uwaga nieuwzględniona.** Proponowane doszczegółowienie mieści się w obecnej propozycji.
39	PKEE, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, TAURON	Art. 1 w zakresie zmiany art. 50a ust. 6 ustawy ETS	Zgodnie z proponowaną treścią art. 50a ust. 4, zakaz przeznaczania środków z Funduszu Modernizacyjnego na inwestycje związane z produkcją energii elektrycznej, ciepła lub chłodu przy wykorzystaniu paliw kopalnych nie odnosi się do projektów przewidujących wykorzystanie gazu ziemnego, o ile spełnione są warunki wskazane w tym artykule. W związku z powyższym, w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, proponujemy wprowadzenie odpowiedniego zastrzeżenia w ust. 6 tegoż artykułu.	Art. 50a ust. 6 *Środków, o których mowa w art. 2 pkt 8 lit. b rozporządzenia Komisji (UE) 2020/1001, nie przeznacza się na realizację inwestycji z wykorzystaniem paliw kopalnych z zastrzeżeniem z art. 50a ust. 4”;*	**Uwaga nieuwzględniona.** Projektowany art. 50a ust. 4 i 6 dotyczy dwóch różnych strumieni środków wpływających do Funduszu Modernizacyjnego. Ze środków z puli 2,5 % uzyskanych ze sprzedaży uprawnień do emisji zakazane jest finansowanie jakichkolwiek inwestycji związanych z wykorzystaniem paliw kopalnych, natomiast finansowanie inwestycji związanych z produkcją energii elektrycznej, ciepła lub chłodu przy wykorzystaniu gazu jest możliwe po spełnieniu warunków określonych w art. 50a ust. 4 z dochodów uzyskanych z puli środków ze sprzedaży 2% uprawnień do emisji.

40	PKEE, IGG, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., TGPE	Art. 1 pkt 26 lit. b projektu ustawy (50e ust. 4 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	Przepisy ustawy w zakresie zadań realizowanych przez organy NFOŚiGW stanowią powtórzenie zadań opisanych i określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska. Ze względu na wyodrębniony charakter środków Funduszu Modernizacyjnego i znaczenie dla transformacji energetycznej kraju powinien być on wdrażany na podstawie dokumentu programowego o charakterze strategicznym, podlegającym weryfikacji co do zgodności z KPEiK czy PEP.	W art. 50e w ust. 4 dodaje się pkt […] w brzmieniu: „opracowywanie i przedkładanie ministrowi właściwemu ds. środowiska w celu uzgodnienia strategii wdrażania Funduszu Modernizacyjnego obejmującej podział środków Funduszu Modernizacyjnego na poszczególne obszary priorytetowe i nieprioritetowe, wraz z ich uszczegółowieniem i harmonogramem naboru wniosków;”	**Uwaga nieuwzględniona.** Istniejące rozwiązania dotyczące zarządzania na poziomie krajowym Funduszem Modernizacyjnym zawarte w rozdziale 5a ustawy, przede wszystkim dwuletnie planowanie propozycji obszarów priorytetowych przewidzianych do wsparcia ze środków FM, rozszerzone w obecnym projekcie ustawy o perspektywę do 2030 r., konsultowanie tych propozycji z szerokim gronem zainteresowanych podmiotów jest wystarczające w zakresie oceny strategii wydatkowania środków z tego funduszu.
41	PKEE, IGG, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, PGE	Art. 1 pkt 26 lit. b projektu ustawy (zmieniany art. 50e ust. 4 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	Ze względu na znaczenie dla transformacji energetycznej kraju oraz konieczność skoordynowania celów polityk krajowych, planów inwestycyjnych przedsiębiorstw energetycznych oraz zakresów i budżetów programów priorytetowych	W art. 50e w ust. 4 dodaje się pkt […] w brzmieniu: „przeprowadzanie konsultacji społecznych strategii wdrażania Funduszu Modernizacyjnego obejmującej	**Uwaga nieuwzględniona.** Istniejące rozwiązania dotyczące zarządzania na poziomie krajowym Funduszem Modernizacyjnym zawarte w rozdziale 5a ustawy, przede wszystkim dwuletnie planowanie propozycji obszarów priorytetowych przewidzianych do wsparcia ze środków FM, rozszerzone w obecnym projekcie ustawy o perspektywę do 2030 r., konsultowanie tych propozycji z szerokim gronem zainteresowanych podmiotów jest wystarczające w zakresie oceny strategii wydatkowania środków z tego funduszu.

	Polska Grupa Energetyczna S.A., TGPE		NFOŚiGW strategia wdrażania Funduszu Modernizacyjnego powinna podlegać konsultacjom społecznym.	podział środków Funduszu Modernizacyjnego na poszczególne obszary priorytetowe i niepriorytetowe wraz z ich uszczegółowieniem i harmonogramem naboru wniosków z uwzględnieniem przeprowadzenia konferencji uzgodnieniowej.”	
42	PKEE, IGG, PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., TGPE	Art. 1 pkt 25 projektu ustawy (zmieniany art. 50d ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych)	Ze względu na znaczenie dla transformacji energetycznej kraju oraz konieczne jest zapewnienie transparentności działania Rady Konsultacyjnej i podejmowanych przez nią decyzji.	W art. 50d po ust. dodaje się ust 4a w brzmieniu: „W pracach Rady Konsultacyjnej Funduszu Modernizacyjnego biorą udział przedstawiciele innych podmiotów niż organy i instytucje państwowe, w tym również organizacje branżowe i stowarzyszenia, jeśli podmioty te zgłosiły uwagi do projektu programu priorytetowego będącego przedmiotem prac	**Uwaga nieuwzględniona.** Rada Konsultacyjna FM ma charakter organu opiniującego, który wyraża swoje stanowisko do projektów programów priorytetowych, w formie uchwały. Przedkładane Radzie Konsultacyjne FM projekty programów priorytetowych są przedmiotem konsultacji społecznych. W konsultacjach projektów programów priorytetowych mogą wziąć udział wszelkie organizacje i stowarzyszenia branżowe i zgłosić stosowne uwagi.

				Rady Konsultacyjnej w ramach konsultacji, o których mowa w art. 50e ust. 5 pkt 9.”	
43	PKEE, Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplne, TGPE	Art. 1 w zakresie zmiany art. 50k ust. 1 ustawy ETS	Proponujemy wprowadzenie rozszerzenia opisu czynności, które podejmuje operator Funduszu w następstwie zatwierdzenia przez EBI programu priorytetowego/wydania przez Komitet Inwestycyjny zaleceniu o dofinansowaniu inwestycji objętych programem priorytetowym.	Art. 50k ust. 1 *W przypadku:* *1) zatwierdzenia przez Europejski Bank Inwestycyjny programu priorytetowego, o którym mowa w art. 50c ust. 1, dotyczącego inwestycji, o których mowa w art. 50a ust. 1, lub* *2) wydania przez Komitet Inwestycyjny zalecenia dofinansowania inwestycji, o których mowa w art. 50a ust. 2, objętych* programem *priorytetowym, o którym mowa w art. 50c ust. 1 – Operator Funduszu ogłasza i przeprowadza nabór wniosków o dofinansowanie,*	**Uwaga nieuwzględniona.** Obecne zapisy USHE w art. 50e wystarczająco wyczerpująco określają czynności niezbędne do przygotowania programów priorytetowych FM przez Operatora FM-NFOŚiGW.

				dokonuje oceny złożonych wniosków oraz zawiera umowy o dofinansowanie w ramach realizacji inwestycji ze środków uzyskanych z Funduszu Modernizacyjnego, objętych tymi programami.	
44	PKEE	Uwaga dodatkowa	Ustawa ETS, w odniesieniu do przepisów dotyczących kar z tytułu niedokonania rozliczenia wielkości emisji w terminie, nie zawiera w obecnej wersji regulacji pozwalającej organowi ochrony środowiska na umorzenie lub zmniejszenie kary z uwagi na zrealizowaną inwestycję w ochronę środowiska, której efektem byłoby zmniejszenie emisji gazów cieplarniach w wysokości przekraczającej wielkość, która nie została rozliczona w terminie. W związku z powyższym, naszym zdaniem – w ramach podejmowanych na szczeblu rządowym działań deregulacyjnych – warto byłoby	W art. 104 dodaje się ustęp 6 w brzmieniu *„6. W przypadku, gdy prowadzący instalację albo operator statku powietrznego, który nie dokonał rozliczenia wielkości emisji w terminie, zrealizował w okresie rozliczeniowym, inwestycję w zakresie ochrony środowiska, której efektem będzie zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w wysokości przekraczającej wielkość emisji, która nie została*	**Uwaga nieuwzględniona.** Obowiązek rozliczenia wielkości emisji wynikający z systemu EU ETS i wymierzania kar pieniężnych za niewykonanie tego obowiązku wynika z prawa unijnego. Przepis art. 104 ust. 1 stanowi transpozycję art. 16 ust. 1 i ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, zgodnie z którymi: „Państwa Członkowskie ustanawiają reguły dotyczące kar mających zastosowanie do naruszeń przepisów krajowych, przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy i podejmują środki niezbędne w celu zapewnienia, że takie kary są wykonywane (…).”. Ponadto „Państwa członkowskie zapewniają, by każdy operator (…), który nie przekazuje wystarczających przydziałów do dnia 30 września każdego roku w celu objęcia jego emisji w trakcie roku poprzedniego, był odpowiedzialny za opłacenie kary za przekroczenie emisji. Kary za przekroczenie emisji wynoszą 100 EUR za każdą wyemitowaną tonę równoważnika ditlenku węgla, w odniesieniu do której operator nie przekazał przydziału (…).”. Zarówno sama konieczność ukarania uczestnika systemu EU ETS za brak rozliczenia wielkości emisji w terminie, jak i termin wykonania tego obowiązku oraz wysokość kary za jego niewykonanie, wynikają bezpośrednio z art. 16 ust. 1 i ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE. Państwo członkowskie nie ma zatem dyskrecjonalności w tym zakresie w oparciu o przepisy materialne zawarte w dyrektywie czy w ustawie implementującej tę dyrektywę.

			wprowadzić przepis umożliwiający ww. sposób postępowania. Powyższe rozwiązanie zwiększyłoby elastyczność w zakresie możliwości działania przez organ inspekcji.	*rozliczona w terminie, Organ inspekcji może umorzyć lub zmniejszyć wysokość administracyjnej karę pieniężną, o której mowa w ust. 1".*	
45	HIPH	Art. 18 ust. 4 i 5	W art. 18 ustęp 4 i 5 następuje odwołanie do ust. 3b, który nie pojawia się w projekcie, zatem nie jest możliwa ocena tego przepisu.	-	**Uwaga uwzględniona.** Omyłka pisarska, poprawne odesłanie to ust. 3a
46	HIPH	Art. 18 ust. 5 i 6	Ustęp 5 ustala wysokość opłaty zastępczej jako iloczyn jednostkowej ceny uprawnienia do emisji oraz liczby nadmiarowo wydanych uprawnień do emisji, które podlegają zwrotowi. Przepis ten nie precyzuje, jaka cena powinna zostać uwzględniona do obliczenia opłaty zastępczej. W związku z tym, przypuszczalnie będzie to cena z dnia wydania decyzji przez ministra właściwego do spraw klimatu. Może to oznaczać wyższą cenę niż w dniu, kiedy uprawnienia zostały wydane, co może być niekorzystne dla	*Usunięcie art. 18 ust. 5a.* *Pozostawienie art. 18 ust. 6 w brzmieniu dotychczasowym.*	**Uwaga nieuwzględniona.** Projektowany ust. 5 stanowi, że opłata zastępcza to iloczyn jednostkowej ceny uprawnienia i liczby nadmiarowo wydanych uprawnień podlegających zwrotowi. Sposób wyznaczenia jednostkowej ceny uprawnienia określa projektowany ust. 6, który precyzuje, iż będzie to cena notowania w ostatnim dniu, w którym realizowany był obrót uprawnieniami do emisji, poprzedzającym dzień wydania decyzji i jest on analogiczny do obowiązujących obecnie przepisów art. 18 ust. 6. W zakresie opłaty zastępczej intencją wprowadzenia powiększenia opłaty było zachęcenie prowadzących instalacje do zwrotu nadmiarowo wydanych uprawnień "w naturze". Uzasadnienie zostało uzupełnione w tym zakresie.

			podmiotu zobowiązanego do wniesienia opłaty zastępczej. Ustęp 6 został zmieniony w ten sposób, że jednostkowa cena uprawnienia do emisji jest powiększana o 10%. Nie ma podstaw do zwiększenia jednostkowej ceny uprawnień do emisji służącej do obliczania opłaty zastępczej o dodatkowe 10%. Nie ma podstaw do zwiększenia w ten sposób opłaty zastępczej i nie ma to realnego wpływu na sposób wykonania przez przedsiębiorcę obowiązku zwrotu nadmiarowo wydanych uprawnień, w związku z tym nie powinno mieć to miejsca.		
47	HIPH	Art. 26ea ust. 1	**Art. 26ea ust. 1** ustanawia termin 7 dni od ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw klimatu w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) ostatecznej rocznej liczby uprawnień do emisji na złożenie wniosku o niepublikowanie niektórych elementów	Art. 26e ust. 3. Minister właściwy do spraw klimatu ogłasza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra ostateczną roczną	**Uwaga uwzględniona.** Termin 7 dni nie dotyczy obowiązku przekazania wniosku o niepublikowanie, tylko przekazania przez KOBiZE Planów do MKiŚ, Przepis został przeredagowany ta aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych.

			planu neutralności klimatycznej. Jest to zbyt krótki termin, a przepis nie precyzuje, czy przedsiębiorstwa są informowane o tej publikacji. Może to prowadzić do przegapienia terminu przez przedsiębiorców. Należy zapewnić, aby każdy przedsiębiorca miał równe szanse na ochronę swoich informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.	liczbę uprawnień do emisji obliczoną zgodnie z art. 16 ust. 8 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, z uwzględnieniem pomniejszenia, o którym mowa w ust. 2a, dla każdego roku okresu, na który przydzielane są uprawnienia. **Prowadzący instalację informowany jest o dokonaniu takiego ogłoszenia.** Art. 26ea. ust. 1. Krajowy ośrodek przekazuje ministrowi właściwemu do spraw klimatu plan neutralności klimatycznej oraz wniosek o niepublikowanie niektórych elementów tego planu zgodnie z art. 22e ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, jeżeli został złożony, w	

				terminie **30 dni** od dnia ogłoszenia, o którym mowa w art. 26e ust. 3.	
48	HIPH	Art. 26g ust. 1 i 2	W dotychczasowym brzmieniu ustawy prowadzący instalację niezwłocznie zgłasza organowi właściwemu do wydania zezwolenia każdą planowaną zmianę zatwierdzonego planu metodyki monitorowania i informuje o tym Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE). Ponadto, w terminie 21 dni od tego zgłoszenia, gdy planowana zmiana jest zmianą istotną w rozumieniu art. 9 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, prowadzący instalację jest obowiązany wystąpić do organu właściwego do wydania zezwolenia o zatwierdzenie istotnej zmiany planu metodyki monitorowania. Propozycja przepisów zobowiązuje przedsiębiorcę do **złożenia zmienionego planu metodyki monitorowania wraz z pierwszą informacją o**	*Pozostawienie art. 26g ust. 1 i 2 w brzmieniu dotychczasowym.*	**Uwaga nieuwzględniona.** Z doświadczenia z funkcjonowania art. 26g wynika, że już na etapie zgłoszenia planowanej zmiany, prowadzący instalację musi przeprowadzić analizę, czy planowana zmiana jest zmianą istotną. Wymaga to od prowadzącego przygotowania PMM. Ponieważ, każde dostosowanie przydziału oparte na zmianach w instalacji wymaga przygotowania raportu o poziome działalności na podstawie zatwierdzanego planu metodyki monitorowania, czas zatwierdzania przez organ tego planu ma istotne znaczenie. Dlatego przekazanie samej informacji o zmianie bez wprowadzenia ich do PMM uniemożliwia ocenę raportów i wydłuża proces zatwierdzania zmian przydziału. W związku z powyższym została zaproponowana zmiana, aby proces oceny zmiany w przydziałach mógł być przyspieszany. Ponadto same przepisy rozporządzenia 2019/331 wymagają od prowadzącego instalację rejestracji każdej zmiany. Aby zobowiązanie to wypełnić konieczne jest wprowadzenie zmiany do PMM, w minimalnym zakresie określonym w art.9 ust. 6. FAR. Każdy wpis zawiera m. in. następujące informacje: a) przejrzysty opis zmian; b) uzasadnienie zmian; c) termin zgłoszenia planowanej zmiany właściwemu organowi; d) datę potwierdzenia przez właściwy organ odbioru zgłoszenia, o którym mowa w ust. 3, o ile występuje, oraz termin zatwierdzenia lub przekazania informacji, o której mowa w ust. 4; e) datę rozpoczęcia wdrażania zmienionego planu metodyki monitorowania. Dlatego też proponowana zmiana ma na celu przyspieszyć zatwierdzanie przydziału.

			planowanej zmianie, a w przypadku zmiany istotnej, do **natychmiastowego złożenia wniosku o zatwierdzenie istotnej zmiany planu metodyki monitorowania.** Doprowadza to do sytuacji, w której niemożliwe jest „niezwłoczne" zgłoszenie zmiany, ponieważ konieczne jest przygotowanie skomplikowanej dokumentacji. Ponadto, przedsiębiorca zostaje pozbawiony czasu na dialog z właściwym organem w celu wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości wynikających ze zmiany.		
49	ORLEN S.A.	art. 49 ust. 6 pkt 6 lit. c ustawy	Proponujemy poszerzenie katalogu celów finansowanych z środków pieniężnych uzyskanych z aukcji uprawnień do emisji ogólnych o wodór i amoniak produkowane ze źródeł niskoemisyjnych, paliwa węglowe pochodzące z recyklingu i biowodór. Każde z wymienionych rodzajów paliw przyczynia się	*6. Środki pieniężne uzyskane z aukcji uprawnień do emisji ogólnych w danym roku kalendarzowym lub ich równowartość przeznacza się przynajmniej na jeden spośród następujących celów:"* *(...)*	**Uwaga nieuwzględniona.** Kwestia finansowania wymienionych obszarów wpisuje się w cele zapisane w ustawie. Wpisanie wybranych konkretnych technologii/obszarów mogłoby budzić wątpliwości co do możliwości finansowania innych technologii/obszarów nie wymienionych literalnie w ustawie.

			w znacznym stopniu do dekarbonizacji sektora transportu – spełniona jest zatem przesłanka, o której mowa w pkt. 6. Włączenie ww. technologii pozwoli na przyśpieszenie rozwoju rynku wodoru w Polsce, który stoi obecnie przed szeregiem wyzwań regulacyjnych związanych z koniecznością realizacji celów – przemysłowego i transportowego przewidzianych w Dyrektywie RED III. Promowanie jednego typu wodoru nie wydaje się ponadto zgodne z zasadą neutralności technologicznej, która powinna przyświecać przy tworzeniu rozwiązań mających na celu dekarbonizację sektora transportu. Proponujemy również zmianę polegającą na poszerzeniu zakresu przepisu o derywaty wodoru inne niż wskazany obecnie amoniak. W ten sposób katalogiem zostałyby objęte rodzaje paliwa takie jak metanol czy	*6) inwestowanie w formy transportu, które przyczyniają się w znacznym stopniu do dekarbonizacji tego sektora, oraz w przyspieszenie przechodzenia na takie formy transportu, w tym rozwój:* *(…)* *c) zrównoważonych paliw alternatywnych, takich jak wodór i* ***jego pochodne,*** ~~*amoniak*~~*, które są produkowane ze źródeł odnawialnych* ***lub niskoemisyjnych, paliwa węglowe pochodzące z recyklingu i biowodór*** *oraz bezemisyjnych technologii napędu,*	

			paliwa syntetyczne (e-paliwa).		
50	ORLEN S.A.	Uwaga ogólna	Zgodnie z projektem ustawy limit wydatkowania dochodów uzyskanych z aukcyjnej sprzedaży przez Polskę uprawnień do emisji ogólnych na cele związane z klimatem wymienione w art. 49 ust. 6 zwiększono do 100 %. W opinii ORLEN S.A. jest to słuszna zmiana, która pozwoli na przyspieszenie procesu transformacji energetycznej Polski i umożliwi zwiększenie inwestycji na jej rzecz poprzez wsparcie odpowiednich sektorów polskiej gospodarki w obniżenie emisyjności. Jednocześnie zwracamy uwagę, że w poprzednich latach w ramach konsultacji publicznych przedstawiony został projekt zmian w ustawie o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych przewidujący wprowadzenie tzw. Funduszu Transformacji Energetyki, który miał być zasilony na poziomie 40 % z wpływów ze sprzedaży przez Polskę		**Uwaga nieuwzględniona.** Kwestia finansowania energetyki jądrowej wpisuje się w cele zapisane w ustawie. Wpisanie wybranych konkretnych technologii mogłoby budzić wątpliwości co do możliwości finansowania innych technologii nie wymienionych literalnie w ustawie.

			uprawnień do emisji CO2 w ramach systemu EU ETS. Proponowana nowelizacja uwzględniała oprócz wskazanych w art. 49 ust. 6 inwestycji przyczyniających się do obniżenia emisyjności polskiej gospodarki m.in. w OZE, sieci przesyłowe czy efektywność energetyczną również wsparcie inwestycji w energetykę jądrową. W związku z powyższym w sytuacji, w której zgodnie z procedowanym obecnie projektem nowelizacji ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, całość przychodów ze sprzedaży przez Polskę uprawnień do emisji CO2 ma zostać przeznaczona na inwestycje związane z klimatem wymienione w ustawie w art. 49 ust. 6, wśród wymienionych pozycji powinny znaleźć się również inwestycje w energetykę jądrową, która powinna stać się jednym z filarów transformacji energetycznej naszego kraju zarówno poprzez inwestycje w wielkoskalowe		

			elektrownie jądrowe jak i reaktory SMR, przyczyniając się do obniżenia emisyjności w Polsce.		
51	ORLEN S.A.	art. 3	Proponujemy dodanie definicji paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego (RFNBO), pochodzących z recyklingu paliw węglowych (RCF) oraz syntetycznych paliw niskoemisyjnych, do których odnoszą się propozycje przepisów w art. 141bb ust. 1 i ust. 2.	Art. 3 Ilekroć w ustawie jest mowa o: …) **paliwie odnawialnym pochodzenia niebiologicznego (RFNBO)** - rozumie się przez to paliwo odnawialne pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 3 pkt 23d rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066; …) **pochodzącym z recyklingu paliwie węglowym (RCF)** - rozumie się przez to pochodzące z recyklingu paliwo węglowe, o którym mowa w art. 3 pkt 23e rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066; …) **syntetycznym paliwie niskoemisyjnym** -	**Uwaga nieuwzględniona.** Wprowadzenie odesłań do definicji pojęć wprowadzonych na mocy rozporządzenia 2018/2066 jest bezzasadne, gdyż rozp. w swych definicjach odsyła do dyrektyw, które nie zostały implementowane do prawa krajowego.

				rozumie się przez to syntetyczne paliwo niskoemisyjne, o którym mowa w art. 3 pkt 23h rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066;	
52	ORLEN S.A.	Uwaga ogólna	1.Zwracamy uwagę, że przy obecnym brzmieniu przepisów Art. 86 ust. 3 możliwość wykorzystania współczynnika emisyjnego wynoszącego zero ogranicza się do biopaliw, biopłynów i paliwa z biomasy. Przepis ustawy w obecnym kształcie nie wydaje się umożliwiać wykorzystania zerowego współczynnika emisji w przypadku **frakcji paliw lub materiałów mieszanych** („paliwa o współczynniku zero" zdefiniowane w art. 3 pkt 23d rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066), które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju oraz kryterium ograniczenia emisji. 2. Należałoby dodać możliwość wykorzystania		**1. Uwaga uwzględniona.** **2. Uwaga uwzględniona.**

			mechanizmu wykorzystania współczynnika emisyjnego wynoszącego zero dla przedsiębiorstw żeglugowych w przypadku biopaliw. Zwracamy również uwagę, że rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 wprowadza siatkę pojęciową **„paliwa niezmieszanego”** (paliwo w postaci czystej zawierające tylko jedną z frakcji) oraz **„paliw mieszanych”**. Projektując przepisy dotyczące systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych należy mieć na uwadze fakt, że w przypadku transportu lotniczego oraz transportu morskiego, na obecnym etapie rozwoju rynku, często nie ma technicznej możliwości wykorzystania paliw alternatywnych w czystej postaci – paliwa te jedynie zwierają dopuszczalne frakcje biokomponentów lub innych paliw alternatywnych.		

53	ORLEN S.A.	Art. 141ba	Brakuje przepisów materialnych dających możliwość przyjęcia **współczynnika emisyjnego wynoszącego zero dla wykorzystywanych do spalania RFNBO, RCF lub syntetycznych paliw niskoemisyjnych po 2025 r**. Zwracamy uwagę, że przepisy polskiego prawa, stanowiące transpozycję dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (w wersji RED II), zawierają własną siatkę pojęciową, czasami odmienną od treści samej dyrektywy. W wyniku zmian wprowadzonych ustawą z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, w ramach ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych funkcjonują takie pojęcia, jak:		**Uwaga uwzględniona.**

			1) biokomponenty, w tym biokomponenty zaawansowane (paliwa z biomasy dodawane do paliw ropopochodnych), 2) biopaliwa ciekłe (stanowiące samoistne paliwa) 3) ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu i gazowe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu (stanowiące odpowiednik pochodzących z recyklingu paliw węglowych – **RCF**), 4) inne paliwa odnawialne (stanowiące odpowiednik paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego – **RFNBO**). Ponadto, procedowany obecnie jest projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68), który posługuje się pojęciami SAF, czy syntetyczne paliwa lotnicze. Rekomendujemy rozważenie możliwości ujednolicenia siatki pojęciowej w ramach przepisów polskiego prawa.		

54	Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej	Art. 1 pkt 21) lit. f) tiret trzeci projektu	Proponujemy, aby wśród celów, na które przeznaczane mają być środki uzyskane z aukcji uprawnień do emisji ogólnych w danym roku kalendarzowym, silniej podkreślić konieczność wsparcia dekarbonizacji ciepłownictwa, co jest kluczowym elementem procesu transformacji energetyki. W związku z powyższym, biorąc pod uwagę znaczące koszty związane z transformacją sektora ciepłowniczego, istnieje wysoce uzasadniona i oczekiwana przez sektor ciepłowniczy konieczność przekierowania części środków uzyskanych z aukcji uprawnień do emisji na ww. cel. W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, proponujemy ponadto posiłkowanie się terminem „system ciepłowniczy lub chłodniczy", który jest powszechnie stosowanym pojęciem, także w przepisach prawa (w tym ustawie Prawo energetyczne).	Proponujemy, aby art. 49 ust. 6 pkt 8 otrzymał brzmienie: „8) działania służące zwiększeniu efektywności energetycznej oraz dekarbonizacji systemów ciepłowniczych lub chłodniczych, w szczególności poprzez wykorzystanie odnawialnych źródeł energii oraz źródeł zasilanych energią elektryczną wraz z magazynami ciepła, a także wspieranie gruntownej i stopniowej renowacji budynków, w szczególności budynków o najgorszej charakterystyce energetycznej."	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Zmiana wyrażenia na "system ciepłowniczy lub chłodniczy" uwzględniona. Rozszerzenie punktu wykracza poza zapisy dyrektywy 2003/87/WE

55	Polskie Towarzystwo Energetyki Cieplnej, Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie	Art. 1 pkt 36) w zakresie zmiany art. 58 ust. 1	Pkt. 2 wskazanego ustępu stanowi, że „zezwolenie staje się bezprzedmiotowe, w przypadku gdy instalacja: 2) z przyczyn technicznych nie może funkcjonować lub wznowić działalności". Nie jest jasnym, co w przypadku np. długotrwałych awarii instalacji – czy jest to również przesłanka bezprzedmiotowości zezwolenia? Jeśli tak, to co w przypadku ustania przesłanek bezprzedmiotowości i wznowienia pracy instalacji? Czy należy starać się o nowe zezwolenie?	Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie terminów trwania wspomnianych niemożności – czy niemożność funkcjonowania, czy wznowienia działalności musi być trwała? Prośba również o doprecyzowanie, co dzieje się z zezwoleniem w sytuacji ustania przesłanek z pkt. 2) Konieczność doprecyzowania terminów trwania wspomnianych niemożności – czy niemożność funkcjonowania, czy wznowienia działalności musi być trwała? Co dzieje się z zezwoleniem w sytuacji ustania przesłanek z pkt. 2)	**Uwaga nieuwzględniona.** Awaria instalacji spełnia przesłankę określoną w art. 26 pkt 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, ponieważ w konsekwencji awarii, instalacja nie może funkcjonować a także wznowić działalności w poprzedniej konfiguracji, co wymaga ponownego zdefiniowania granic instalacji. Ponadto zgodnie z formularzem ALC oraz zgodnie z definicją normalnej działalności, datę zaprzestania działalności określa się jako ostatni dzień, gdy produkcja była większa od 0 (*Jeżeli podinstalacja zaprzestała działalności, powinien to być ostatni dzień, w którym poziom działalności podinstalacji wynosił powyżej zera*.). W przypadku awarii zezwolenie nadal obowiązuje.
56	Polskie Towarzystwo Energetyki	Art. 1 pkt 36) w zakresie zmiany art. 58 ust. 1a	Dodawany ust. 1a wprowadza zasadę, że w przypadku gdy w instalacji średnioroczna emisja ze spalania biomasy spełniającej kryteria	Zwracamy się z prośbą o odpowiedź na pytania i doprecyzowanie przepisów, a także o dodanie	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Przepisy mówią o średniorocznej emisji z 5 lat poprzedzających termin złożenia wniosku o przydział. W przypadku wniosku o przydział składanego w 2024 r. będą brane pod uwagę dane z lat 2019–2023. I tak w dniu 1 stycznia 2026 r. z systemu wyjdą

	Ciepln ej, Polski e Towar zystw o Energe tyki Ciepln ej, TGPE, Izba Gospo darcza Ciepło wnict wo Polski e		zrównoważonego rozwoju lub kryteria ograniczania emisji gazów cieplarnianych stanowiła więcej niż 95 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w poprzednim okresie odniesienia uznaje się, że ustały przesłanki uczestnictwa tej instalacji w systemie, i zezwolenie staje się bezprzedmiotowe. Można sobie wyobrazić sytuację, że dana instalacja co do zasady wykorzystuje średniorocznie np. 94% biomasy KZR i pozostaje w systemie, natomiast w jednym roku uzyska średnią 95% i wyższą. Czy ten jeden rok w okresie odniesienia kwalifikuję ją do wyjścia z systemu? I drugi problem: jeśli w okresie odniesienia instalacja spełni kryteria wyjścia z systemu i zezwolenie stanie się bezprzedmiotowe, jednakże operator instalacji posiada wiedzę, że w kolejnym okresie odniesienia nie będzie w stanie spełnić warunku 95% biomasy KZRowej, to czy taki operator ma	możliwości zadeklarowania przez operatora chęci pozostania w systemie ETS ze względu na posiadaną wiedzę o planowanym miksie paliwowym niespełniającym kryteriów przesłanki wyjścia z systemu. Konieczność doprecyzowania regulacji w takich sytuacjach; Postuluje się ustalenie możliwości zadeklarowania przez operatora chęci pozostania w systemie ETS ze względu na posiadaną wiedzę o planowanym miksie paliwowym niespełniającym kryteriów przesłanki wyjścia z systemu.	instalacje, którym średnioroczna emisja w latach 2019–2023 wyniesie 95% i więcej. W zakresie drugiego pytania: jeśli po okresie odniesienia instalacja zacznie spalać znacznie mniej biomasy KZRowej lub takie zmniejszenie planowane jest po 2026 r. to taka instalacja wejdzie do systemu jako instalacja nowa i jej prowadzący zobowiązany jest wystąpić z wnioskiem o zezwolenie dla instalacji nowej. Uzasadnienie zostało uzupełnione. W zakresie dodania możliwości zadeklarowania chęci pozostania w systemie dla instalacji spalającej 95% biomasy, dyrektywa jednoznacznie określa, że takie instalacje wychodzą z systemu i nie przewiduje opcji pozostania tych instalacji w systemie. Warunkiem złożenie oświadczenia o pozostaniu w systemie EU ETS jest obniżenie nominalnej mocy cieplnej instalacji poniżej 20 MW.

			wystąpić z wnioskiem o nowe zezwolenie? Czy istnieje opcja oświadczenia o chęci pozostania w systemie ETS?		
57	TGPE, Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie	Art. 19. Dot. aktualizacji programów ochrony powietrza, o których mowa w art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska	Zmiany wprowadzone w art. 19 dot. aktualizacji programów ochrony powietrza należałoby przenieść do art. 5 wprowadzającego zmiany w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska;	W art. 5. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany: dodaje się art. 91e o następującym brzmieniu: Art. 91e. 1. Dla stref, o których mowa w art. 87 ust. 2, w których, zgodnie z wynikami oceny poziomów substancji w powietrzu, o której mowa w art. 89 ust. 1, za rok 2024 lub 2025 r., są przekroczone poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe lub pułap stężenia ekspozycji, właściwe organy	**Uwaga bezprzedmiotowa. Podjęto decyzję o procedowaniu powyższej zmiany w odrębnym projekcie.**

				opracowują i przyjmują aktualizacje programów ochrony powietrza, o których mowa w art. 91. 2. Aktualizacja programów ochrony powietrza, o której mowa w ust. 1: 1) obejmuje co najmniej elementy, o których mowa w art. 91 ust. 7a pkt 4 lit. a oraz pkt 5–6 i 8; 2) uwzględnia dodatkowe działania naprawcze, tak aby okres, w którym poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe lub pułap stężenia ekspozycji nie są dotrzymane, był jak najkrótszy. 3. Przepisy art. 91 ust. 1–7, ust. 8–9b oraz ust. 10 stosuje się odpowiednio do aktualizacji, o	

				której mowa w ust. 1.	
58	Client Earth	Art. 1 pkt 21 lit. f tiret pierwsze – w art. 49 ust. 6	Proponowana zmiana ma na celu zapewnienie, że całość polskich przychodów z EU ETS będzie przeznaczana na zieloną transformację, co zakończyłoby praktyki tzw. kreatywnej księgowości w raportowaniu wydatkowania środków pieniężnych uzyskiwanych przez Polskę w ramach tego systemu. Taka zmiana jest od lat postulowana przez ekspertów, zob. np. 2018-05-20-reforma-eu-ets-jak-nie-zmarnowac-kolejnej-szansy-na-dekarbonizacje-polskiej-gospodarki-coll-pl.pdf	Nadać brzmienie: f) w ust. 6: – wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Środki pieniężne uzyskane z aukcji uprawnień do emisji ogólnych w danym roku kalendarzowym ~~lub ich równowartość~~ przeznacza się przynajmniej na jeden spośród następujących celów:”,	**Uwaga nieuwzględniona.** Projekt w powyższym zakresie transponuje zapisy dyrektywy 203/87/WE. Minister Klimatu i Środowiska od lat podejmuje działania zmierzające do utworzenia funduszu, którego celem byłoby finansowanie szeroko pojętej transformacji energetycznej z środków ze sprzedaży uprawnień do emisji. W kwietniu 2024 r. MKiŚ skierował wniosek w sprawie wpisania ustawy powołującej taki fundusz do wykazu prac legislacyjnych i programowych RM, w którym zaproponowano przekierowanie do Funduszu Transformacji środków finansowych ze sprzedaży w drodze aukcji uprawnień do emisji w latach 2024–2030 pomniejszone o środki wskazane w art. 49 ust. 2b–2d ustawy (w praktyce miało to być prawie 75% wszystkich dochodów z aukcji uprawnień do emisji). Sprzeciw wobec procedowania projektu ustawy zgłosił Minister Finansów. W ocenie MF utrata dochodów tej wysokości (bez kompensacji po stronie wydatkowej) nie jest akceptowalna, wobec bezwzględnej konieczności przestrzegania unijnych reguł stabilizujących systemy finansów publicznych państw członkowskich. Ewentualny powrót do procedowania projektu ustawy powołującej taki fundusz będzie możliwy po wyrażeniu kierunkowej zgody ze strony MF w sprawie uszczuplenia dochodów budżetu państwa z tego tytułu.
59	Client Earth	Nowa jednostka redakcyjna	Proponowana zmiana ma celu zapewnienie, że łączne polskie wydatki na ochronę klimatu i adaptację do jego zmiany, z szeroko rozumianych środków publicznych, będą wynosić corocznie nie mniej niż 1 proc. krajowego PKB. W ocenie Fundacji, taki	W art. 1 po pkt. 21 dodać nowy pkt 21a w brzmieniu: 21a) po art. 49 dodaje się nowy art. 49a w brzmieniu: „Art. 49a. 1. Na finansowanie zadań związanych z ochroną klimatu	**Uwaga nieuwzględniona.** Projekt ustawy jest transpozycją dyrektywy.

			poziom stanowi niezbędne minimum w zakresie finansowania transformacji klimatyczno-energetycznej przez władze publiczne (uwzględniając wszystkie publiczne źródła finansowania, próg ten jest zresztą dzisiaj spełniany). Postulat ten jest zgodny z opublikowanym przez ClientEarth projektem kompleksowej ustawy o ochronie klimatu: https://www.clientearth.pl/media/g3wp0hau/2023-04-17-projekt-ustawy-o-ochronie-klimatu-1.pdf	i adaptacją do zmiany klimatu przeznacza się corocznie wydatki z budżetu państwa w wysokości nie niższej niż 1% Produktu Krajowego Brutto. 2. Wartość Produktu Krajowego Brutto ustala się w oparciu o wartość określoną w założeniach projektu budżetu państwa na dany rok i dotyczy tego samego roku, na który są planowane wydatki, o których mowa w ust. 1. 3. Wydatki, o których mowa w ust. 1, obejmują wydatki budżetowe w części budżetu państwa „klimat” oraz wydatki budżetowe w dziale „klimat” w innych częściach budżetu państwa.”.	

60	NFOŚiGW	Art. 49 ust. 2h ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (art. 1 pkt 21 lit. c projektu). Art. 401 ust. 7 pkt 7b ustawy – Prawo ochrony środowiska (art. 5 pkt 3a projektu)	W dodawanym art. 49 w ust. 2h USHE wyrazy *„Kwota, o której mowa w ust. 2b”* proponuje się zastąpić wyrazami *„Przychód Narodowego Funduszu, o którym mowa w ust. 2b”*. W art. 401 w ust. 7 w pkt 7b ustawy – Poś wyrazy *„o których mowa w art. 49 ust. 2b”* proponuje się zastąpić wyrazami *„o których mowa w art. 49 ust. 2b i 2h”* Chodzi o wyraźne doprecyzowanie, że kwota w wysokości 9 523 000 zł uzyskana ze sprzedaży w drodze aukcji uprawnień do emisji corocznie zwiększa przychód NFOŚiGW, o którym mowa w art. 49 ust. 2b USHE, zasilający zobowiązanie wieloletnie określone w art. 401c ust. 8 ustawy – Poś, w ramach którego finansowane są zadania KOBiZE.	Proponuje się, aby w art. 1 w pkt 21 w lit. c projektu art. 49 ust. 2h USHE otrzymał następujące brzmienie: *„2h. <u>Przychód Narodowego Funduszu, o którym</u> mowa w ust. 2b, ulega corocznie zwiększeniu o środki uzyskane ze sprzedaży w drodze aukcji uprawnień do emisji w wysokości 9 523 000 zł.”*. 2.Proponuje się, aby w art. 5 projektu, zawierającym zmiany do ustawy – Prawo ochrony środowiska, po pkt 3 dodać pkt 3a w brzmieniu: 3a) w art. 401 w ust. 7 w pkt 7b wyrazy *„o których mowa w art. 49 ust. 2b”* zastępuje się wyrazami *„o których mowa w art. 49 ust. 2b i 2h”*.	**Uwaga uwzględniona.**

61	NFOŚiGW	Art. 50a ust. 4 ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (art. 1 pkt 23 lit. c projektu).	W art. 50a w ust. 4 USHE wyrazy *„gazowych paliw”* proponuje się zastąpić wyrazami *„gazowych paliw kopalnych”*. Chodzi o korektę doprecyzowującą przepis zakazujący przekazywanie środków Funduszu Modernizacyjnego na realizację inwestycji związanych z produkcją energii elektrycznej, ciepła lub chłodu przy wykorzystaniu paliw kopalnych oraz przepis zawierający wyjątek od tego zakazu dotyczący gazowych paliw kopalnych przy spełnieniu warunków wskazanych wprost w przepisie. Brak dodania po wyrazach *„gazowych paliw”* wyrazu *„kopalnych”* może powodować ryzyko powstania zastrzeżeń do programów NFOŚiGW finansujących biogaz/ biometan. Dodatkowo w art. 50a w ust. 4 USHE proponuje się dokonanie korekty redakcyjnej poprzez zastąpienie wyrazów	Proponuje się, aby w art. 1 w pkt 23 w lit. c projektu wprowadzenie do wyliczenia w art. 50a ust. 4 USHE otrzymało następujące brzmienie: *„Środków, o których mowa w art. 2 pkt 8 lit. a rozporządzenia Komisji (UE) 2020/1001, nie przeznacza się na realizację inwestycji związanych z produkcją energii elektrycznej, ciepła lub chłodu przy wykorzystaniu paliw kopalnych, z wyjątkiem przeznaczenia tych środków na realizację inwestycji z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych pod warunkiem, że:”*.	**Uwaga uwzględniona.**

			„realizację inwestycji związane” wyrazami *„realizację inwestycji związanych”*		
62	NFOŚiGW	Art. 50m ust. 3 ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (art. 1 pkt 32 projektu).	W art. 50m ust. 3 USHE: a) wyraz *„który”* powinno się zastąpić wyrazem *„którym”*; b) po wyrazie *„załączniku”* powinno się skreślić wyraz *„nr”*. Poprawienie błędu literowego i korekta legislacyjna.	Proponuje się, aby w art. 1 w pkt 32 projektu w art. 50m ust. 3 USHE otrzymał następujące brzmienie: *„3. Projekt sprawozdania, o <u>którym</u> mowa w ust. 1 pkt 1, zawiera informacje, o których mowa w <u>załączniku II</u> do rozporządzenia Komisji (UE) 2020/1001.”.*	**Uwaga uwzględniona.**
63	NFOŚiGW	Art. 50m ust. 5 zdanie pierwsze ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (art. 1 pkt 32 projektu).	W art. 50m w ust. 5 w zdaniu pierwszym USHE po wyrazach *„o których mowa”* powinno się wstawić wyraz *„w”* Poprawienie błędu literowego.	Proponuje się, aby w art. 1 w pkt 32 projektu w art. 50m w ust. 5 zdanie pierwsze USHE otrzymało następujące brzmienie: *„Przegląd, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, podlega konsultacjom społecznym, o których mowa <u>w</u> art. 13 ust. 5 rozporządzenia*	**Uwaga uwzględniona.**

				Komisji (UE) 2020/1001.”.	
64	NFOŚiGW	Art. 22 ust. 1 projektu	Konieczne jest potwierdzenie przez projektodawcę, że pozostawienie bez zmian brzmienia art. 27 ust. 1 pkt 5-10 ustawy z dnia 15 kwietnia 2021 o zmianie ustawy USHE oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1047), obejmujących maksymalne limity wydatków NFOŚiGW w latach 2025-2030, przy równoczesnej propozycji maksymalnych limitów wydatków NFOŚiGW w latach 2025-2030, określonych w art. 22 ust. 1 pkt 1-6 projektu oznacza, **że łączne limity wydatków NFOŚIGW przeznaczone na finansowanie zadań KOFM w latach 2025-2030 wynoszą**: 1) 2025 r. – 26 310 000 zł; 2) 2026 r. – 28 770 000 zł; 3) 2027 r. – 30 750 000 zł; 4) 2028 r. – 32 400 000 zł; 5) 2029 r. – 33 980 000 zł; 6) 2030 r. – 35 180 000 zł.		**Uwaga wyjaśniona.** Maksymalny limit wydatków NFOŚiGW na finasowanie zadań KOFM w latach 2025–2030 stanowi sumę wydatków określonych w art. 27 ust. 1 pkt 5-10 ustawy z dnia 15 kwietnia 2021 r. oraz wydatków, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1–6 projektowanej ustawy

65	NFOŚiGW	Art. 50a ust. 1 pkt 1 ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (art. 1 pkt 23 lit. a projektu)	Konieczne jest potwierdzenie, że w ramach inwestycji priorytetowych, o których mowa w art. 50a ust. 1 pkt 1 USHE, kwalifikuje się inwestycje polegające na produkcji i wytwarzaniu wodoru odnawialnego.		**Uwaga wyjaśniona.** Art. 50a ust. 1 pkt 1 dotyczy inwestycji w produkcję i wykorzystanie energii elektrycznej z odnawialnych źródeł, w tym wodoru odnawialnego.
66	NFOŚiGW	Art. 50a ust. 4 ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (art. 1 pkt 23 lit. c projektu).	Konieczne jest potwierdzenie intencji projektodawcy, że wymogi z art. 50a ust. 4 pkt 1 i 2 USHE nie dotyczą realizacji inwestycji, które zostały zgłoszone do EBI i potwierdzone przez EBI zgodnie z Art. 10d Dyrektywy 2003/87/WE (ETS) w latach 2021 – czerwiec 2023, a których realizacja wciąż trwa.		**Uwaga wyjaśniona.** Wymogi dotyczące finasowania gazu w ramach puli dochodów ze sprzedaży uprawnień do emisji z puli 2 % obowiązują najwcześniej od roku 2024, zgodnie z dyrektywą.
67	NFOŚiGW	Art. 22 ust.1 pkt 10 projektu	Zwracamy uwagę na różnicę w kwocie maksymalnego limitu wydatków w 2034 r. na finansowanie zadań KOFM w wysokości 0,450 mln zł (było 17,960 mln a jest 17,510mln zł) pomiędzy projektem przekazanym do uzgodnień wewnątrzresortowych a projektem z 28.04.2025 r.		**Uwaga bezprzedmiotowa.** Projekt skierowany do uzgodnień wewn. (wersja z dnia. 6.12.2024 r.) określa maksymalny limit wydatków w 2034r. na finansowanie zadań KOFM w kwocie 17,510 mln zł.

68	KOBiZE	Art. 1 pkt 55 projektu – zmiana w art. 86 ustawy o systemie handlu	W odniesieniu do raportów na temat wielkości emisji, które co do zasady będą składane począwszy od 2026 r., zastosowanie będą miały przepisy art. 86 ust. 3-4a us.h.u.e w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 303). W ocenie KOBiZE przepisy te wymagają korekty. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że przepis ust. 4 w nowym brzmieniu wyłącza możliwość wykazywania spełniania ww. kryteriów przez operatorów statków powietrznych na podstawie poświadczenia w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 40 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych i wprowadza wymóg potwierdzania ich w drodze świadectw, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 39 tej ustawy. KOBiZE zwraca uwagę, że w jego ocenie	Art. 86 ustawy o systemie handlu [...] „4. Wykazanie spełniania kryteriów zrównoważonego rozwoju określonych w art. 28ba-28bcb i art. 28bcc ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz kryteriów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określonych w art. 28b tej ustawy oraz w art. 135a ust. 2 i 3 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii odbywa się na podstawie: 1) świadectwa w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 39 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych; 2) poświadczenia w rozumieniu art.	**Uwaga uwzględniona.**

			prawidłową formą poświadczania spełniania ww. kryteriów przez operatorów statków powietrznych są poświadczenia, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 40 ww. ustawy (tak samo jak w przypadku prowadzących instalację). Dlatego zaproponowano stosowną zmianę w ust. 4. Alternatywnie warto rozważyć zastosowanie formuły, która była stosowana w odniesieniu do raportów za lata 2023 i 2024 (art. 141b i art. 141ba ushue), który to zapis nie stwarzał ryzyka pominięcia jakichkolwiek istotnych rodzajów dokumentów. Ponadto KOBiZE proponuje zmienić brzmienie ust. 4 tak, żeby ten przepis nie mógł być rozumiany w taki sposób, że ushe jakkolwiek wyłączają możliwość potwierdzania KZR i KOEGC na podstawie dowodu na zakup określonej ilości biopaliwa, biopłynu lub biogazu w związku z anulowaniem odpowiedniej ilości w unijnej bazie danych lub	2 ust. 1 pkt 40 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych; 3) dokumentu, o którym mowa w art. 28c ust. 1 pkt 1 lub 4 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych; 4) dowodu z bazy danych, o którym mowa w art. 38 ust. 5 akapit 6 zdanie drugie rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066. 4a. Obowiązek, o którym mowa w ust. 3, nie dotyczy biopaliw, biopłynów i paliw z biomasy, które w zakresie w jakim na podstawie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066 nie podlegają obowiązkowi spełniania kryteriów zrównoważonego	

			w krajowej bazie danych, którą to możliwość dopuszcza przepis art. 38 ust. 5 rozporządzenia 2018/2066. W przypadku ust. 4a KOBiZE proponuje doprecyzowanie jego zapisu w taki sposób, żeby interpretacja ust. 4 w zw. z ust. 4a nie budziła wątpliwości, że nie jest konieczne poświadczanie obu kryteriów, tj. KZR i KOEGC, jeżeli z przepisów rozporządzenia 2018/2066 wynika, że w danej sytuacji paliwo powinno spełniać tylko jedno z kryteriów, żeby możliwe było przyjęcie współczynnika emisyjności „zero” (tak np. w przypadku paliwa ze zużytego oleju kuchennego, które na podstawie art. 38 ust. 5 akapit 2 zdanie 2 rozporządzenia 2018/2066 powinno spełniać jedynie KOEGC). KOBiZE zwraca również uwagę, że należy rozważyć wprowadzenie analogicznego uregulowania zaadresowanego do przedsiębiorstw	rozwoju określonych w art. 28ba-28bcb i art. 28bcc ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych lub kryteriów ograniczania emisji gazów cieplarnianych określonych w art. 28b tej ustawy lub art. 135a ust. 2 lub 3 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii.”	

			żeglugowych, ponieważ analogiczne zasady dot. poświadczania spełniania przez wykorzystywane paliwo KZR i KOEGC są przewidziane dla transportu morskiego (załącznik II, pkt. C, podpunkt 1.2 do rozporządzenia 2015/757, w zw. z odpowiednimi przepisami rozporządzenia 2018/2066).		
69	KOBiZE	Art. 1 pkt 48 projektu – dodawany art. 77h ust. 2 ushue	Art. 77h […] „2. Krajowy ośrodek wydaje opinię na temat: **1) planu monitorowania emisji ze statku – w terminie 21 dni,** **2) zmiany planu monitorowania emisji ze statku – w terminie 30 dni** – od dnia wystąpienia przez ministra właściwego do spraw klimatu z wnioskiem o jej wydanie.”	W przypadku planu monitorowania wielkości emisji termin dla organu (ministra właściwego do spraw klimatu) na zatwierdzenie tego planu jest zdeterminowany ograniczeniami wynikającymi z art. 6 ust. 8 zdanie drugie rozporządzenia 2015/757. Z przywołanego przepisu wynika, że – przy założeniu, że zarówno przedsiębiorstwo żeglugowe, jak i weryfikator	**Uwaga częściowo uwzględniona.** a) Jak słusznie zauważa Krajowy ośrodek, w przypadku statków, które po raz pierwszy zawijają do portów w Polsce, organ – przy założeniu maksymalnych terminów po stronie przedsiębiorstwa oraz weryfikatora – ma miesiąc na zatwierdzenie planu monitorowania. Należy zauważyć, że Krajowy ośrodek wydaje opinię po wystąpieniu przez ministra ds. klimatu z wnioskiem o jej wydanie. Taka konstrukcja dodatkowo skraca czas dla ministra. Ponadto w przypadku chęci wyjaśnienia części kwestii pomiędzy ministrem a Krajowym Ośrodkiem w praktyce – przy utrzymaniu propozycji 21 dni – czasu na samo zatwierdzenie po stronie ministra w praktyce już nie będzie. Dlatego termin 14 dni na opinię powinien pozostać; b) jak zauważa Krajowy ośrodek w przepisach unijnych nie ma aktualnie wskazanych terminów związanych ze zmianą planu monitorowania. W związku z powyższym można ustalić termin na opinię w wysokości 30 dni; c) w obecnym brzmieniu projektu ustawy opinia Krajowego ośrodka jest w praktyce fakultatywna, a jednocześnie następuje na wniosek ministra ds. klimatu. Mając na uwadze wskazany przez Krajowy ośrodek problem z krótkimi terminami, jak również fakt, że plany monitorowania tego samego przedsiębiorstwa żeglugowego dla tego samego typu statków są zazwyczaj bardzo podobne, lub wręcz

				wykorzystają maksymalnie terminy przewidziane dla nich w art. 6 ust. 6-8 tego rozporządzenia – organ powinien mieć miesiąc na zatwierdzenie złożonego planu. Z tego względu jest dla Krajowego ośrodka zrozumiałe, że nie otrzymał on 30 dni na wydanie opinii na temat tego dokumentu, tak jak jest w przypadku planów monitorowania wielkości emisji (dotyczących instalacji) lub planów monitorowania emisji z operacji lotniczych. Jednakże z uwagi na złożoność planów monitorowania i znaczenia opinii KOBiZE dotyczących tych planów w polskiej części systemu EU ETS, KOBiZE stoi na stanowisku, że	identyczne, można zaproponować, aby opinia Krajowego ośrodka była wydawana na wniosek ministra ds. klimatu.

				projektodawca powinien przewidzieć dla Krajowego ośrodka dłuższy termin na wydanie przedmiotowej opinii. W ramach czasowych wynikających z art. 6 ust. 8 rozporządzenia 2015/757 możliwe jest ustanowienie terminu 21 dni dla tego etapu procedury. W ocenie KOBiZE, z uwagi na to jak duże znaczenie dla wypełniania przez uczestników systemu EU ETS ma posługiwanie się przez nich prawidłowym planem monitowania, bardzo ważne jest przewidzenie szerszych ram czasowych na jego analizę przez Krajowy ośrodek (tj. przynajmniej 21 dni). Ponadto KOBiZE zwraca uwagę, że w przypadku	

				zmian planów monitorowania przepisy rozporządzenia 2015/757 nie przewidują takich ograniczeń czasowych jak powyżej. W związku powyższym nie ma w prawie Unii Europejskiej uzasadnienia na konieczności skrócenia Krajowemu ośrodkowi terminu na zaopiniowanie takiej zmiany. W przypadku zmiany planu monitowania emisji ze statku Krajowy ośrodek powinien mieć tyle samo czasu na wydanie na jego temat opinii – tak samo jak to jest w przypadku zmian planów monitorowania wielkości emisji (dotyczących instalacji) oraz planów monitorowania	

				emisji z operacji lotniczych.	
70	KOBiZE	Dodanie w projekcie art. 1 pkt 36a i 36b – zmiana w art. 53 ust. 1 pkt 4 i w art. 54 ust. 1 pkt 3 ushue	1) w art. 53 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) informację o instalacji, stosowanych urządzeniach, technologiach, a także charakterystykę techniczną źródeł powstawania i miejsca emisji;"; 2) w art. 54 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) określenie instalacji, stosowanych urządzeń, technologii, a także charakterystyka techniczna źródeł powstawania i miejsca emisji;";	KOBiZE proponuje zmienić przepisy określające zawartość wniosku o wydanie zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych o informację dotyczącą rodzajów stacjonarnych urządzeniach technicznych zainstalowanych w instalacji, w tym także charakterystykę techniczną źródeł powstawania i miejsca emisji. Zmiana ta pociągnie za sobą zmianę w charakterystyki urządzeń objętych zezwoleniem. Zmiana została zaproponowana ze względu na konieczności objęcia zezwoleniem urządzeń, które samodzielnie nie powodują emisji,	**Uwaga uwzględniona.**

				ale mają wpływ na działania prowadzone w instalacji. Zmiana ta ma także pozwolić na wykonie regulacji, zawartych art. 55a, w przypadku gdy urządzania spalania paliw zastępowane są urządzeniami zasilanymi energią elektryczną. Pozwoli to organom na szersze ujęcie urządzeń, które nie generują emisji, ale są częścią instalacji (np. pompy ciepła). Takie ujęcie pozwala również na wykazanie redukcji emisji. Proponowana zmiana będzie również miała znaczenie dla stosowania regulacji przewidzianej w art. 55a u.s.h.e. (pozostawanie w systemie instalacji na wniosek jej prowadzącego	

				instalację, której całkowita nominalna moc cieplna instalacji nie przekracza 20 MW), bowiem pozwoli to wykazać, że nastąpiło zastąpienie źródeł wykorzystujących paliwa do spalania na urządzenia zasilane energią elektryczną, czyli całkowita nominalna moc cieplna w instalacji już nie przekracza 20 MW, ale produkowany jest ten sam produkt (przy wykorzystaniu urządzeń elektrycznych).	
71	KOBiZE	Art. 7 pkt 4 projektu ustawy – dodawany art. 21g usze	Art. 21g […] „12. Właściwi ministrowie w terminie do dnia 31 marca każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw klimatu i Krajowemu ośrodkowi, w zakresie ich właściwości, informację dotyczącą realizacji w poprzednim	W przypadku, w którym dojdzie do konieczności przygotowania PDK i w konsekwencji jego wdrożenia, zasadne w ocenie KOBiZE jest wprowadzenie rozwiązania, które ułatwi mu i ministrowi	**Uwaga nieuwzględniona.** Brak jest potrzeby tworzenia przepisów ustawowych obligujących właściwe organy do dodatkowej sprawozdawczości z realizacji PDK w ujęciu rocznym. Należy zauważyć, że w przypadku wezwania Komisji Europejskiej do opracowania PDK, w świetl art. 8 ust. 1 lit. c i d rozporządzenia (UE) 2018/842, PDK musi zawierać harmonogram realizacji dodatkowych działań uzupełniających KPEIK umożliwiający ocenę rocznych postępów w realizacji. W związku z powyższym, w przypadku konieczności opracowania PDK, zakres działań sprawozdawczych będzie przedmiotem tego planu.

			roku zawartych w planie działań korygujących dodatkowych działań, z uwzględnieniem harmonogramu ich wdrażania, o których mowa w art. 8 ust. 1 lit. c i d rozporządzenia (UE) 2018/842. 13. Minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Krajowemu ośrodkowi informację, o której mowa w ust. 12, w zakresie swojej właściwości, w terminie, o którym mowa w tym przepisie.”.	właściwemu do spraw klimatu ocenę rocznych postępów w realizacji PDK, a także przygotowania się do ewentualnego wezwania przez KE do opracowania nowego PDK w latach kolejnych. Dlatego KOBiZE proponuje zobowiązanie właściwych ministrów w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku do przekazywania, w zakresie ich właściwości, informacji dotyczących realizacji w poprzednim roku zawartych w planie działań korygujących dodatkowych działań, z uwzględnieniem harmonogramu ich wdrażania.	
72	KOBiZE	Art. 1 pkt 21 lit c projektu ustawy – dodawany art. 49 ust. 2h ushue	w art. 49 ust. 2h otrzymuje brzmienie „2h. Kwota, o której mowa w ust. 2b, ulega	Potrzeba zwiększenia puli środków przeznaczonych	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Zapełnienie luki finansowej w związku z zmniejszającymi się wpływami z SO2 i NOx i zwiększonymi kosztami realizacji zadań zostanie odzwierciedlone w projekcie ustawy o zmianie ustawy o

			corocznie zwiększeniu o środki uzyskane ze sprzedaży w drodze aukcji uprawnień do emisji w wysokości 36 000 000 zł.”,	na finansowanie zadań KOBIZE wynika z trzech podstawowych przesłanek. Są to przesłanki obiektywne, będące następstwem zmieniających się uwarunkowań gospodarczych, sytuacji makroekonomicznej, które determinują możliwość dalszego wykonywania zadań przez KOBiZE. Pierwsza z nich dotyczy konieczności wypełnienia luki finansowej związanej z jednej strony ze zmniejszającymi się sukcesywnie wpływami z opłat za korzystanie ze środowiska, które stanowią największe źródło finansowania zadań KO, z drugiej zaś rosnącymi kosztami realizacji	systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz niektórych innych ustaw (UC38).

				zadań (konieczność urealnienia płac pracowników). Na finansowanie zadań KOBiZE przeznacza się corocznie 7,5% wpływów z opłat związanych z emisją dwutlenku siarki i tlenków azotu. Zaostrzanie polityki ograniczania emisji tych zanieczyszczeń (m.in. w wyniku wprowadzenia restrykcyjnych norm emisji BAT) doprowadziło do trwającego od dłuższego czasu spadku wpływów z tytułu tych opłat (w pierwszym roku wpływy z tytułu opłat za korzystanie ze środowiska przeznaczone na finansowanie zadań KOBiZE wynosiły 27,5 mln zł, w 2024 r. kwota ta spadła do nieco ponad 15 mln zł).	

				Druga przyczyna dotyczy braku waloryzacji środków przeznaczonych na realizację zadań KOBIZE pomimo obiektywnych czynników powodujących zmniejszenie ich wartości nabywczej. Waloryzacja ta nie obejmuje żadnego ze źródeł finansowania zadań KOBiZE. Duży spadek wartości tych środków nastąpił w okresie wysokiej inflacji, zwłaszcza tej, która miała miejsce w latach 2022-2024. Brak waloryzacji środków przeznaczonych na realizację zadań KOBiZE oznacza, że wzrost kosztów realizacji tych zadań związany z koniecznością uwzględnienia czynnika	

				inflacyjnego (konieczność wprowadzenia podwyżek płac, wzrost kosztów utrzymania powierzchni biurowych, podwyżki cen mediów, wzrost cen towarów i usług) powodował szybsze konsumowanie środków trafiających na rachunek zobowiązania wieloletniego w Narodowym Funduszu, które w 2025 r. zostaną wykorzystane niemal całkowicie, a planowane na kolejny rok przychody będą o 20% za niskie niż planowane koszty. Trzecia dotyczy rosnących kosztów związanych z realizacją zadań, w wyniku zwiększania zakresu tych zadań, poziomu	

				ich złożoności, co powoduje że ich realizacja jest bardziej czasochłonna a ich obsługa angażuje pracę większej liczby osób albo implikuje potrzebę budowania narzędzi informatycznych, przy pomocy których zadania te są realizowane. Należy zauważyć, że kolejne zadania publiczne są często przekazywane do realizacji IOŚ-PIB – KOBiZE bez zabezpieczenia na ten cel środków. W wyniku tego zostały całkowicie wyczerpane rezerwy finansowe, które zostały wygospodarowane przez oszczędne zarządzanie środkami gromadzonymi w NFOŚiGW z przeznaczeniem	

				na finansowanie zadań KO. Celem zwiększenia puli środków na realizację zadań KOBiZE jest doprowadzenie do urealnienia wynagrodzeń pracowników Ośrodka. Dysproporcje wysokości wynagrodzeń pracowników IOŚ-PIB (KOBIZE) i wynagrodzeń pracowników ministerstw są bardzo duże, co powoduje że praca w IOŚ-PIB przestaje być atrakcyjna dla wykwalifikowanych ekspertów. Taka sytuacja realnie zagraża możliwości wykonywania zadań KOBiZE przez Instytut. Warto odnotować, że średnie wynagrodzenie urzędników w ministerstwach wynosi już 14,5	

				tys. zł brutto, gdy tymczasem średnie wynagrodzenie pracownika w KOBIZE jest o 4 tys. zł niższe (-27%). Brak odpowiednich środków na podwyżki dla pracowników spowodował utratę wielu wysoko cenionych w Polsce i zagranicą ekspertów, brakuje środków na sfinansowanie nowoczesnych narzędzi do realizacji bardzo złożonych zadań związanych z opiniowaniem planów monitorowania emisji i raportowania wielkości emisji, spowolnienie tempa rozwoju narzędzi do modelowania skutków wprowadzania polityki klimatycznej. Te okoliczności	

				sprawiają, że praca w KOBiZE staje się coraz mniej atrakcyjna dla nowych grup pracowników lub pracownicy po krótkim czasie rezygnują z pracy. Rozwiązaniem tego narastającego problemu jest zwiększenie puli środków przewidzianych w art. 49 ust. 2h zgodnie z przedłożoną propozycją.	
73	KOBiZE	Propozycja dodania do projektu ustawy przepisu przejściowego (art. 21a)	Art. 21a. Kwota, o której mowa w art. 49 ust. 2b ustawy zmienianej w art. 1, w 2025 r. ulega zwiększeniu o środki uzyskane ze sprzedaży w drodze aukcji uprawnień do emisji w wysokości 9 523 000 zł.	Pula środków na finansowanie zadań KOBiZE w 2025 r., które zostały zgromadzone na rachunku zobowiązania wieloletniego, pozwala na pokrycie kosztów realizacji dotychczasowych zadań w 2025 roku. Na pulę tych środków składają się wpływy z opłat za emisję SOx i NOx, środki określone w art.	**Uwaga uwzględniona.**

				49 ust. 2b (8 mln zł z aukcji uprawnień do emisji), a także niewykorzystane środki z lat ubiegłych. Z tego względu w odniesieniu do 2025 r. konieczne jest jedynie zabezpieczenie dla KOBiZE środków przewidzianych na nowe zadania (przewidziane opiniowaną ustawą), tj. kwoty 9 523 000 zł. Konieczność ta związana jest z tym, że KOBiZE już wykonuje zadania przewidziane w opiniowanej - z uwagi na fakt, że część może być realizowana na podstawie bezpośrednio stosowanych przepisów prawa Unii Europejskiej.	
74	KOBiZE	Propozycja dodania nowych przepisów w art. 7 projektu ustawy (zmiany w ustawie	W ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U.	W art. 3 ustawy USZE zaproponowano dodanie ust. 7 i 8, w których	**Uwaga uwzględniona.**

		o systemie zarządzania) oraz dodanie zmiany w ustawie	z 2022 r. poz. 673 oraz z 2024 r. poz. 834 i 1940) w art. 3 dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu: „7. Krajowy ośrodek może, na podstawie informacji zawartych w Krajowej bazie i innych bazach danych lub rejestrach, które prowadzi, przetwarzać i udostępniać informacje o środowisku, obejmujące w szczególności: 1) wielkości emisji gazów cieplarnianych i innych substancji, w tym wprowadzane do powietrza przez poszczególne podmioty; 2) nazwy i numery identyfikacyjne w Krajowym Rejestrze Urzędowym Podmiotów Gospodarki Narodowej (REGON) podmiotów, o których mowa w pkt 1. 8. Informacje o środowisku, o których mowa w ust. 7, udostępnia się w szczególności w postaci wykazów, zestawień, raportów lub przedstawień graficznych na stronie internetowej	określono nowe zadanie dla KOBiZE polegające na udostępnieniu, poprzez stronę internetową, informacji o środowisku, które gromadzone są lub opracowywane przez tę jednostkę. Krajowy ośrodek prowadzi m.in. Krajową bazę o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji (dalej: Krajowa baza), do której co roku podmioty korzystające ze środowiska wprowadzają dane m.in. o wielkościach emisji wprowadzanych do powietrza. Krajowy ośrodek przygotowuje także emisję o wysokiej rozdzielczości przestrzennej na potrzeby modelowania matematycznego	

			prowadzonej przez Krajowy ośrodek.” W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881 i 1940) w art. 12 w ust. 1 po wyrazach: „w art. 128 ust. 1,” dodaje się wyrazy: „oraz informacji udostępnionych zgodnie z art. 3 ust. 8 ustawy z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673 oraz z 2024 r. poz. 834, 1940 i …),”.	transportu i przemian substancji w powietrza, w szczególności w związku z roczną oceną jakości powietrza wykonywaną przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Wymienione wyżej informacje o emisjach, a także inne dane w posiadaniu których jest Krajowy ośrodek, są przedmiotem zainteresowania zarówno ze strony organów ochrony środowiska, jak i podmiotów prywatnych, czy osób fizycznych. W związku z powyższym wskazane jest udostępnienie informacji na stronie internetowej prowadzonej przez KOBiZE, co umożliwi łatwe i szybkie pozyskanie	

				informacji przez zainteresowanych. Zaproponowane rozwiązanie odciąży także Krajowy Ośrodek w zakresie obsługi indywidualnych wniosków o udostępnienie danych. Ułatwiony dostęp do informacji poprzez stronę internetową ograniczy bowiem liczbę zapytań kierowanych bezpośrednio do KOBiZE. Co istotne, szersze i systematyczne udostępnianie danych o stanie środowiska oraz działalności podmiotów korzystających ze środowiska przyczyni się również do podniesienia świadomości ekologicznej społeczeństwa, zwiększenia transparentności działań administracji oraz	

				wspierania procesów decyzyjnych opartych na rzetelnej informacji.	
75	KOBiZE	Uzasadnienie do ustawy	Proponowana zmiana w pkt 1 załącznika 1 do ushue w swojej intencji nie eliminuje zasady, zgodnie z którą zasada sumowania nie znajduje zastosowania w sytuacji, w której z przyczyn formalnych lub technicznych ograniczona jest możliwość działania wszystkich urządzeń/instalacji jednocześnie. Proponowana na celu uwzględnienie faktu, że ww. zasada, jakkolwiek niewyrażona wprost w przepisach, jest wywodzona z prawa Unii Europejskiej (wyrok Trybunału Sprawiedliwości C-575/20, Apollo Tyres (Hungary) Kft. przeciwko Innovációért és Technológiáért Felelős Miniszter). Ustawa krajowa nie będzie zatem już regulować tej kwestii, uznając ją za materię prawa UE. Zgodnie z interpretacją Trybunału	Uzasadnienie do projektu ustawy należy uzupełnić o wyjaśnienie, że zmiana w pkt 1 załącznika 1 do ushue w swojej intencji nie eliminuje zasady, zgodnie z którą zasada sumowania nie znajduje zastosowania w sytuacji, w której z przyczyn formalnych lub technicznych ograniczona jest możliwość działania wszystkich urządzeń/instalacji jednocześnie. Proponowana na celu uwzględnienie faktu, że ww. zasada, jakkolwiek niewyrażona wprost w przepisach, jest wywodzona z prawa Unii	**Uwaga uwzględniona**. Uzasadnienie zostało uzupełnione.

			ograniczenia prawne lub fizyczne, które faktycznie uniemożliwiają pełne wykorzystanie maksymalnej mocy spalania, mogą być brane pod uwagę, jeżeli te ograniczenia są jasno określone przez właściwy organ krajowy oraz jeżeli podlegają regularnej kontroli ze strony tego organu.	Europejskiej (wyrok Trybunału Sprawiedliwości C-575/20, Apollo Tyres (Hungary) Kft. przeciwko Innovációért és Technológiáért Felelős Miniszter). Ustawa krajowa nie będzie zatem już regulować tej kwestii, uznając ją za materię prawa UE. Zgodnie z interpretacją Trybunału ograniczenia prawne lub fizyczne, które faktycznie uniemożliwiają pełne wykorzystanie maksymalnej mocy spalania, mogą być brane pod uwagę, jeżeli te ograniczenia są jasno określone przez właściwy organ krajowy oraz jeżeli podlegają regularnej kontroli ze strony tego organu.	
76	KOBiZE	Propozycja nowych przepisów	W art. 64b wprowadza się następujące zmiany	KOBiZE	**Uwaga uwzględniona kierunkowo.**

		w ustawie o systemie handlu	1) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: 1a. Dla podinstalacji objętej wskaźnikiem emisyjności opartym na cieple, podinstalacji objętej wskaźnikiem emisyjności opartym na paliwie oraz podinstalacji wytwarzającej emisje procesowe, Krajowy ośrodek określa średni oczekiwany poziom działalności, o którym jest mowa w art. 2 ust. 1a rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842. 2) ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. Krajowy ośrodek każdego roku dokonuje porównania średniego poziomu działalności każdej podinstalacji z historycznym poziomem działalności, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842, a w przypadkach, o których mowa w art. 5, art. 6 i art. 6a tego rozporządzenia – dokonuje dostosowania przydziału uprawnień do emisji w sposób wskazany w tych przepisach oraz zgodnie z art. 3 ust. 4 tego rozporządzenia		

			3) po ust. 2 dodaj się ust. 2a w brzmieniu: 2a. Dla podinstalacji objętej wskaźnikiem emisyjności opartym na cieple, podinstalacji objętej wskaźnikiem emisyjności opartym na paliwie oraz podinstalacji wytwarzającej emisje procesowe dla każdej z tych podinstalacji dokonuje się dostosowania wyłącznie w przypadku, gdy wartość bezwzględna dostosowania przekracza 15 %, zgodnie z zasadami określonym w art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842. Po art. 64b dodaje się art. 64c-64e w brzmieniu. Art. 64c 1. W raporcie, o którym jest mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, prowadzący instalację, dla instalacji lub podinstalacji, która zaprzestała działalności określa datę kiedy instalacja lub podinstalacja zaprzestała działalności. 2. Uznaje się, że instalacja zaprzestała działalności, w przypadkach, o których jest mowa w art. 26 ust. 1 lit. a albo b		

			rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331 3. W przypadku instalacji, która zaprzestała działalności przydział uprawnień do emisji w roku zaprzestania działalności określa się zgodnie z art. 26 ust. 2 rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/331. 4. W przypadku podinstalacji, która zaprzestała działalności przydział określa się zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842. Art. 64d 1. W przypadku powstania w instalacji nowej podinstalacji w danym roku w raporcie, o którym jest mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, za ten rok prowadzący instalację wskazuje dzień rozpoczęcia normalnej działalności, o którym jest mowa w art.2 pkt 12 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331. Art. 64e 1. Instalacja, o której jest mowa w art. 26e ust. 2a, odzyskuje uprawnienia do emisji zmniejszone zgodnie z art. 22a rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331 na zasadach określonych		

			w art. 3a rozporządzenia 2019/1842. 2. Dla instalacji, o której jest mowa w art. 26e ust. 2c, prowadzący instalacje po raz pierwszy w 2026 r., a później co pięć lat, w terminie, o którym jest mowa w art. 64 ust. 1 przedkłada do Krajowego ośrodka zweryfikowane sprawozdanie dotyczące neutralności klimatycznej wraz ze sprawozdaniem z jego weryfikacji, zgodnie z art. 3b ust. 2 lit a rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842. 3. Dla instalacji, o której jest mowa w art. 26e ust. 1a, prowadzący instalacje, po raz pierwszy w 2026 r. a później co pięć lat, w terminie, o którym jest mowa w art. 64 ust. 1, przedkłada do Krajowego ośrodka zweryfikowane sprawozdanie dotyczące neutralności klimatycznej wraz ze sprawozdaniem z jego weryfikacji oraz dowodami, o których jest mowa. 3d rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842. 4. W przypadku przedsiębiorstwa		

			ciepłowniczego, które przedłożyło plan neutralności klimatycznej dla więcej niż jednej instalacji, o której jest mowa w art. 26e ust. 1a, należącej do tego przedsiębiorstwa, prowadzący instalację, przedkłada zweryfikowane sprawozdanie dotyczące neutralności klimatycznej wraz ze sprawozdaniem z jego weryfikacji oraz dowody, o którym jest mowa w ust. 3, przedkłada dla każdej instalacji objętej planem neutralności klimatycznej. 5. W przypadku instalacji, o których jest mowa w ust. 3 i 4, prowadzący instalację może przedłożyć zweryfikowane sprawozdanie dotyczące neutralności klimatycznej wraz ze sprawozdaniem z jego weryfikacji oraz dowody, w terminie, o którym jest mowa w art. 64 ust. 1, w każdy z pięciu lat okresu 2026 - 2030, zgodnie z art. 3d ust. 2 akapit drugi rozporządzenia 2019/1842.		

			6. Krajowy ośrodek po ocenie zweryfikowanego sprawozdania dotyczącego neutralności klimatycznej przedłożonego wraz z dowodami, o których jest mowa w 3d ust. 1 rozporządzenia 2019/1842, przekazuje je do ministra właściwego do spraw klimatu w terminie nie późniejszym niż 3 miesiące od dnia 31 marca każdego roku . 7. Minister właściwy do spraw klimatu, na podstawie oceny decyduje, zgodnie z art. 3d ust. 3 rozporządzenia 2019/1842, czy zostały spełnione warunki zwiększenia wstępnej rocznej liczby uprawnień do emisji określone w art. 22b ust. 3 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/331. 8. Minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Komisji Europejskiej wykaz instalacji wraz informacją o wstępnej rocznej liczbie uprawnień do emisji wynikającej z dodatkowego 30% uprawnień dla sieci ciepłowniczej.		

			9. Nie przydziela się dodatkowych 30% uprawnień do emisji w przypadkach, o których jest mowa w art. 3d ust. 6 rozporządzenia Komisji 2019/1842. 10. Prowadzący instalacje zwraca dodatkowe 30% uprawnień do emisji, dla sieci ciepłowniczej, jeżeli zostały spełnione warunki, o których jest mowa w art. 3d ust. 7 rozporządzenia Komisji 2019/1842.		
77	KOBiZE	Propozycja nowych przepisów w ustawie o systemie handlu	W ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. ...) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 10 w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Sprzeciw wnosi się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym."; 2) w art. 14 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Dokumenty określone w ust. 1 i 2 przekazuje się	KOBiZE	**Uwaga nieuwzględniona.** Celem projektu jest wdrożenie prawa unijnego a zmiany zaproponowane w uwadze wykraczają poza ten zakres. Poza tym w przypadku przekazywania dokumentów, wniosków, planów między podmiotami publicznymi nie ma potrzeby regulowania dookreślania postaci elektronicznej. W praktyce organy administracji publicznej dążą do pełnej elektronizacji. NFOŚIGW oraz KOBIZE i inne organy publiczne od dnia 1 stycznia 2025 r. są zobowiązane posiadać adres do doręczeń elektronicznych. W przypadku pisma utrwalonego w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, pisma te są doręczane za pomocą skrzynki e-doręczeń, pomiędzy podmiotami publicznymi albo równolegle przez E-puap w okresie przejściowym. Natomiast możliwość podpisywania pism przez podmioty publiczne w postaci elektronicznej wynika z odrębnych przepisów. W wielu przypadkach niedookreślenie formy w ustawie powoduje, że podmioty objęte ETS mogą składać wnioski, przedkładać informacje w postaci elektronicznej albo w postaci papierowej. W przypadku kluczowych dokumentów wpływających do KOBIZE w formie papierowej i elektronicznej (np. raportów na temat wielkości emisji) w świetle art. 86 ust. 2 i art. 7a pkt 2 wystarczające jest przedłożenie przez

			w postaci elektronicznej”; 3) w art. 18 w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Krajowy ośrodek występuje na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej o zwrot nadmiarowo wydanych uprawnień do emisji do prowadzącego instalację.”; 4) w art. 26b w ust. 1 skreśla się wyrazy „w postaci papierowej i”; 5) w art. 26f ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Plan metodyki monitorowania składa się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 6) w art. 26f w ust. 4 w zdaniu pierwszym po wyrazie „ośrodkowi” dodaje się wyrazy „w postaci elektronicznej”; 7) w art. 26f ust. 5 otrzymuje brzmienie: „Krajowy ośrodek wydaje opinię, o której mowa w ust. 4, na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej		podmiot samego raportu w postaci elektronicznej opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, które będzie miało formę umożliwiającą przetwarzanie zawartych w nim danych, aby uznać ten wymóg za spełniony. W związku z powyższym możliwość składania dokumentów w postaci elektronicznej istnieje na gruncie ustawy ETS.

			opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym w terminie 30 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku o jej wydanie, z zastrzeżeniem ust. 10.” 8) art. 26f ust. 8 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.”; 9) w art. 26f w ust. 10 po wyrazie „wydaje” dodaje się wyrazy „, na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym,”; 10) w art. 26f w ust. 12 po wyrazie „przekazuje” dodaje się wyrazy „w postaci elektronicznej”; 11) w art. 26g w ust. 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Do zgłaszania i przekazywania stosuje się odpowiednio przepis art. 26f ust. 2.”; 12) w art. 26g w ust. 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Przepis art. 26f ust. 2 stosuje się odpowiednio.”;		

			13) w art. 26g w ust. 5 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Przepis art. 26f ust. 12 stosuje się odpowiednio.” 14) w art. 53 w: a) ust. 2 pkt 3 skreśla się wyrazy „, na piśmie utrwalonym w postaci papierowej i w postaci elektronicznej”, b) ust. 3 w pkt 3 skreśla się wyrazy „, na piśmie utrwalonym w postaci papierowej i w postaci elektronicznej”, c) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Wniosek o wydanie zezwolenia oraz dokumenty, o których mowa w ust. 2 i 3, składa się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 15) w art. 54 w ust. 4 w zdaniu drugim skreśla się wyrazy „lub w postaci papierowej”; 16) w art. 58 w ust. 2 skreśla się wyrazy „w postaci papierowej albo”; 17) w art. 59 ust. 1 otrzymuje brzmienie:		

			„Prowadzący instalację powstałą w wyniku połączenia lub podziału jest obowiązany do przedłożenia Krajowemu ośrodkowi: 1) informacji, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, 2) dokumentów, o których mowa w art. 25 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, w postaci elektronicznej - do końca roku kalendarzowego, w którym nastąpiło połączenie lub nastąpił podział.”; 18) w art. 61 w ust. 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”;		

			19) w art. 61 ust. 2a otrzymuje brzmienie: „2a. Na wniosek nabywcy tytułu prawnego do instalacji Krajowy ośrodek zawiesza dostęp wszystkich upoważnionych przedstawicieli lub dodatkowych upoważnionych przedstawicieli do rachunku w rejestrze Unii lub do procesów, do których upoważniony przedstawiciel miał dostęp. Wniosek składa się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym. Do wniosku dołącza się: 1) kopię umowy nabycia tytułu prawnego opatrzoną przez notariusza elektronicznym poświadczeniem zgodności z okazanym dokumentem lub 2) oświadczenie zbywcy tytułu prawnego o zbyciu tego tytułu na rzecz wnioskodawcy, sporządzone na piśmie		

			utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 20) w art. 62: a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „, w postaci elektronicznej,”, b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 i 2, przekazuje się w postaci elektronicznej.”; 21) w art. 63 w ust. 4 po wyrazie „przekazuje” dodaje się wyrazy „ w postaci elektronicznej”; 22) w art. 70a w ust. 1 część wspólna otrzymuje brzmienie: „na formularzu udostępnionym na stronie internetowej Krajowego ośrodka, na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej.”; 23) w art. 75 w ust. 4 kropkę zastępuję się przecinkiem i dodaje się wyrazy „i składa się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem		

			elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 24) w art. 76 w ust. 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 25) w art. 77 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Kopię decyzji, o której mowa w ust. 1, wraz z załącznikami przekazuje się w postaci elektronicznej Krajowemu ośrodkowi oraz organowi Inspekcji, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.”; 26) w art. 77a: a) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) plan monitorowania wielkości emisji wraz z dokumentami uzupełniającymi i informacjami, o których mowa w art. 12 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066;”, b) w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:		

			„3) plan monitorowania wielkości emisji, o którym mowa w art. 78 ust. 2.”, c) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 3 pkt 2-4, oraz w ust. 4 pkt 2 i 3, sporządza się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 27) w art. 77b ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Kopię decyzji, o której mowa w ust. 1, wraz z załącznikami przekazuje się w postaci elektronicznej Krajowemu ośrodkowi oraz organowi Inspekcji, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.”; 28) w art. 77c w ust. 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem		

			elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 29) w art. 78 w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 30) w art. 79: a) w ust. 1 po wyrazie „składają” dodaje się wyrazy „na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym,”, b) w ust. 3 po wyrazie „przekazuje” dodaje się wyrazy „w postaci elektronicznej”; 31) w art. 86 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Raport na temat wielkości emisji oraz sprawozdanie z weryfikacji przedkłada się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym		

			kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 32) w art. 95 w ust. 2 po wyrazie „przekazuje” dodaje się wyrazy „w postaci elektronicznej”; 33) w art. 106 w ust. 4 po wyrazie „przesyła” dodaje się wyrazy „, w postaci elektronicznej,”.		
78	Federacja Przedsiębiorców Polskich	Uwaga ogólna	Jesteśmy przeciwni wszelkim zmianom na poziomie unijnym lub krajowym, które zmierzają do **ograniczenia przydziału bezpłatnych uprawnień** do **emisji,** takim jak propozycja przepisów dających podstawę do pomniejszenia o 20% ostatecznej rocznej liczby uprawnień do emisji w przypadku braku realizacji wdrażania środków poprawy efektywności energetycznej oraz w przypadku związanym z koniecznością **złożenia** planów neutralności klimatycznej. Przydziały bezpłatnych uprawnień do emisji są sprawdzoną formą zapobiegania zjawisku ucieczki emisji, która nie powinna być		**Uwaga nieuwzględniona.** Nie jest możliwe uwzględnienie uwagi w projekcie ustawy, gdyż przepisy dotyczące pomniejszania przydziału uprawnień stanowią transpozycję przepisów dyrektywy 2023/959. Kwestie przydziału bezpłatnych uprawnień będą przedmiotem dyskusji podczas rewizji ww. dyrektywy w 2026 r.

			ograniczana w obecnej sytuacji międzynarodowych relacji handlowych narażających UE na utratę konkurencyjności. Uważamy, że wszelkie narzędzia chroniące przed ucieczką emisji wymagają wzmocnienia a nie wycofywania w związku z realizacją ambitnych celów klimatycznych. Wychodząc poza zakres konsultowanego projektu ustawy, krytycznie odnosimy się do całkowitego odejścia od darmowych alokacji uprawnień do emisji CO2 w 2034 doku przeprowadzanego w związku wprowadzaniem mechanizmu CBAM. Konsekwencją braku darmowych uprawnień w połączeniu ze znacznym spodziewanym wzrostem cen uprawnień EU ETS będzie istotne zwiększenie kosztów operacyjnych branż energochłonnych. W imieniu pracodawców oraz przedsiębiorców zrzeszony w Federacji Przedsiębiorców Polskich, szczególnie z branż energochłonnych i,		

			prosimy o wzięcie pod uwagę powyższego stanowiska przy dalszych pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji i gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw (UC39) oraz w pracach nad innymi regulacjami, również na poziomie unijnym.		
79	Grupa Kapitałowa Grupa Azoty	Art. 1 pkt 16 lit. c Projektu w zakresie dodawanego ust. 2d w art. 26e UsETS	Projektowany ust. 2d w art. 26e UsETS stanowi transpozycję art. 10a ust. 1a Dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniającej dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz. U. UE. L. z 2003 r. Nr 275, str. 32 z późn. zm.; dalej: Dyrektywa EU ETS). Wdrażana zmiana ma fundamentalne znaczenie z punktu widzenia funkcjonowania branż energochłonnych w Polsce. Dyrektywa EU ETS zakłada bowiem, że towary objęte mechanizmem dostosowywania cen na		**Uwaga nie dotyczy treści ustawy.** Kwestia wycofywania bezpłatnych uprawnień do emisji dla sektorów objętych CBAM będzie przedmiotem dyskusji w ramach zmian w CBAM i ETS, które będą przedmiotem prac w drugiej połowie 2025 r. i w roku 2026.

			granicach z uwzględnieniem emisji CO2 (tzw. mechanizm CBAM), zgodnie z rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956 z dnia 10 maja 2023 r. ustanawiające mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO2 (Dz. U. UE. L. z 2023 r. Nr 130, str. 52), począwszy od 2026 r. corocznie będą stopniowo tracić przydział bezpłatnych uprawnień aż do ich całkowitego odebrania w 2034 r. Mechanizm CBAM z założenia miał wyrównywać konkurencyjność unijnych producentów z Systemu EU ETS (za emisję ekwiwalentu CO2) w stosunku do producentów spoza UE, gdzie analogiczne opłaty emisyjne nie są ponoszone lub egzekwowane są w znacznie mniejszym stopniu. Jednak jak wskazują badania Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) nie tylko, że odbieranie bezpłatnych uprawnień spowoduje		

			spadek wartości dodanej w sektorach objętych CBAM (zob. OECD, *Carbon Border Adjustment: The potential effects of the EU CBAM along the supply chain*, 2025/02, s. 8), ale także efekt ten będzie bardziej dotkliwy dla państw Europy Środkowo-mechanizmu CBAM z wymogami związanymi z udziałem paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego może skutkować całkowitym zaprzestaniem produkcji nawozów azotowych na obszarze Unii Europejskiej (*Assessing the effect*..., s. 58-59). Postulujemy zatem natychmiastowe podjęcie przez administrację rządową rozmów z Komisją Europejską w celu zmiany Dyrektywy EU ETS oraz zawieszenia odbierania bezpłatnych uprawnień, co najmniej do 2030 r., czyli weryfikacji skuteczności całego mechanizmu i wpływu na konkurencyjność unijnego przemysłu energochłonnego. Działania takie zresztą są proponowane w		

			ramach inicjatyw mających wspierać konkurencyjność przemysłu unijnego przedstawionych przez Mario Draghiego w swoim raporcie (Draghi M., *The future of European competitiveness. In-depth analysis and recommendations*, 2024, s. 110). Jest to także postulat szeroko promowany przez największe unijne organizacje branżowe zrzeszające przemysł energochłonny tj. Cembureau, Eurofer, Ferilizers Europe, Eurometaux, European Aluminium (*CBAM sectors statement on ETS and CBAM Trialogues*		
80	Grupa Kapitałowa Grupa Azoty	Art. 1 pkt 21 lit. f tiret pierwszy Projektu w zakresie zmienianego ust. 6 w art. 49 UsETS	W chwili obecnej sektor przemysłowy zmaga się z brakiem środków dedykowanych na jego transformację, które odpowiadałby swoją wielkością do wyzwań stojących przed branżami energochłonnymi, szczególnie narażonymi na utratę konkurencyjności w związku z prowadzoną polityką klimatyczno-energetyczną. Problem ten został zauważony m.in. przez Najwyższą	Proponowane brzmienie przepisu: „Środki pieniężne uzyskane z aukcji uprawnień do emisji ogólnych w danym roku kalendarzowym, z zastrzeżeniem ust. 2b, 2c, 2d i 2h, ~~lub ich~~ ~~równowartość~~ przeznacza się przynajmniej na jeden spośród następujących celów:”.	**Uwaga nieuwzględniona.** Projekt w powyższym zakresie transponuje przepisy dyrektywy 203/87/WE, które pozostawiają w tym zakresie swobodę państwom członkowskim co do źródła, z którego finansowane będą wydatki państwa na wskazane w dyrektywie cele związane z ochroną klimatu i adaptacji do zmian klimatu. W konsekwencji określony w dyrektywie obowiązek dotyczy bilansowego ujęcia kosztów wydatkowanych ze środków budżetowych państwa członkowskiego, a nie konkretnie środków uzyskiwanych z określonego źródła. Jednocześnie należy wskazać, że Minister Klimatu i Środowiska od lat podejmuje działania zmierzające do utworzenia funduszu, którego celem byłoby finansowanie szeroko pojętej transformacji energetycznej ze środków ze sprzedaży uprawnień do emisji. W kwietniu 2024 r. MKiŚ skierował wniosek w sprawie wpisania ustawy powołującej taki fundusz do wykazu prac legislacyjnych i

			Izbę Kontroli, która wskazała w swoim raporcie dotyczącym wykorzystania środków pochodzących z aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych na potrzebę w większym stopniu przeznaczenia środków na dekarbonizację przemysłu i podmiotów podejmujących inicjatywy w tym zakresie (Najwyższa Izba Kontroli, *Gospodarka środkami uzyskanymi ze sprzedaży uprawnień do emisji w drodze aukcji w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych*, 2023, s. 37). Jak wskazuje sama Komisja Europejska dekarbonizacja sektorów energochłonnych ma w latach 2031-2030 kosztować 46 mld EUR rocznie (European Commission, *'Europe's 2040 climate target and path to climate neutrality by 2050 building a sustainable, just and prosperous society'*, COM (2024) 63 final). W związku z tym faktem niezbędne jest		programowych RM, w którym zaproponowano przekierowanie do Funduszu Transformacji środków finansowych ze sprzedaży w drodze aukcji uprawnień do emisji w latach 2024–2030 pomniejszonych o środki wskazane w art. 49 ust. 2b–2d ustawy (w praktyce miało to być prawie 75% wszystkich dochodów z aukcji uprawnień do emisji). Sprzeciw wobec procedowania projektu ustawy zgłosił Minister Finansów. W ocenie MF utrata dochodów tej wysokości (bez kompensacji po stronie wydatkowej) nie jest akceptowalna, wobec bezwzględnej konieczności przestrzegania unijnych reguł stabilizujących systemy finansów publicznych państw członkowskich. Ewentualny powrót do procedowania projektu ustawy powołującej taki fundusz będzie możliwy po wyrażeniu kierunkowej zgody ze strony MF w sprawie uszczuplenia dochodów budżetu państwa z tego tytułu.

			zabezpieczenie na cele związane z niskoemisyjną transformacją przemysłu odpowiednich środków. W tym kontekście niezbędne jest wprowadzenie wymogu, aby całość środków uzyskanych ze sprzedaży uprawnień do emisji gazów cieplarnianych była przekazywana na dedykowane subkonto i w całości była wykorzystywana na zadania dekarbonizacyjne, ze szczególnym uwzględnieniem sektorów energochłonnych. W tym kontekście odstępstwem od tej zasady powinno być wyłącznie przekazywanie środków na finansowanie systemu rekompensat dla sektorów i podsektorów energochłonnych oraz środków związanych z obsługą działań Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.		
82	Izba Gospodarcza Ciepłownict	Punk 12	w art. 18 lit c) w ust. 4 – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „ust. 3” zastępuje się wyrazami „ust. 3b”,	w art. 18 lit c) w ust. 4: – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy	**Uwaga uwzględniona.**

	wo Polskie		W pkt 12) w art. 18 brak jest ust. 3b.	„ust. 3" zastępuje się wyrazami „ust. 3a". W tej sytuacji zapisy powinny być następujące: *„5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3a, minister właściwy do spraw klimatu nakłada na prowadzącego instalację opłatę zastępczą, w drodze decyzji, w której określa kwotę opłaty zastępczej oraz termin jej uiszczenia."*;	
82	Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie	Punkt 16 Zmiany w art. 26e przez dodanie ust 1a	Proponowana w projekcie ustawy treść zapisu art. 26e ust 1a: „1a. Dla instalacji, w której wyodrębniono podinstalacje sieci ciepłowniczej, o której mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, lub instalacji przedsiębiorstwa ciepłowniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2441, wstępną roczną liczbę uprawnień do **emisji powiększa się o 30 %**, jeżeli zostały spełnione	*„1a. Dla instalacji, w której wyodrębniono podinstalacje sieci ciepłowniczej, o której mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, lub instalacji przedsiębiorstwa ciepłowniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2441, wstępną roczną liczbę uprawnień*	**Uwaga kierunkowo uwzględniona.** Proponujemy następujące brzmienie art. 26e ust. 1a „1a. Dla instalacji, w której wyodrębniono podinstalacje sieci ciepłowniczej, o której mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, lub instalacji przedsiębiorstwa ciepłowniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2441, wstępną roczną liczbę uprawnień do emisji powiększa się o 30 %, na zasadach i po spełnieniu jeżeli zostały spełnione warunki, o których mowa w art. 22b ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331 oraz w przepisach rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842."

			warunki, o których mowa w art. 22b ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331 oraz w przepisach rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842." Taki zapis oznacza, że przydział dodatkowych uprawnień dla sieci ciepłowniczych, który został określony w art. 10b ust 4 Dyrektywy 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii w wyniku zmian , które nastąpiły na mocy Dyrektywy 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r, jest niezgodny z zapisami tego przepisu. Zapis Dyrektywy mówi: *„ … sieciom ciepłowniczym przydziela się dodatkowe przydziały bezpłatnych uprawnień w wysokości 30 % ilości określonej zgodnie z art. 10a na lata 2026–2030, pod warunkiem że dokonuje się inwestycji odpowiadających wartości tego dodatkowego przydziału bezpłatnych uprawnień w celu znacznego zmniejszenia emisji przed 2030 r. zgodnie z planami*	*do emisji powiększa się dodatkową liczbę uprawnień, stanowiącą 30 % ilości określonej dla tych podinstalacji zgodnie z art. 10a Dyrektywy 2003/87/WE, jeżeli zostały spełnione warunki, o których mowa w art. 22b ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331 oraz w przepisach rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1842."*	

			neutralności klimatycznej…." W związku z tym, zapis ten oznacza, że dla takiej instalacji powinno się przydzielić **dodatkową** pulę uprawnień (oprócz przydziału podstawowego), której ilość stanowi 30% przydziału wynikającego z charakterystyki pracy podinstalacji ciepłowniczej. W praktyce oznacza to w przybliżenie – patrząc na instalacje wytwarzające ciepło dla systemów ciepłowniczych – kolejną dodatkową, praktycznie drugą co do wielkości, pulę przydzieloną takiej instalacji. Tymczasem zapis w projekcie ustawy oznacza, że instalacja taka otrzymała by tylko **dodatkowy przydział w ilości 30% z tego co otrzymała z przydział podstawowego.** **Jest to zapis sprzeczny z intencją ustawodawcy unijnego, uzyskaną dzięki działaniom przedstawicieli branży ciepłowniczej, w tym naszej Izby, w zakresie oczekiwanych zmian w systemie ETS.**		

Zestawienie uwag nieuwzględnionych w ramach opiniowania projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw
(nr UC39 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów)

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga[1)]	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
1	GIOŚ	Pkt 65 lit. d projektu ustawy, art. 94 ust. 5 zmienianej ustaw	W projekcie ustawy usunięto pkt 3 w art. 94 ust. 5 zmienianej ustawy, tj. liczbę uprawnień do emisji, które nie zostały umorzone. Proponuje się pozostawić ten przepis. W ocenie GIOŚ jest to istotna informacja z punku widzenia organów IOŚ i wymierzanych przez nie administracyjnych kar pieniężnych za nierozliczenie emisji.	Proponuje się pozostawienie aktualnego brzmienia art. 94 ust. 5 pkt 3 zmienianej ustawy.	**Uwaga bezzasadna** Pkt 3 pozostaje w aktualnym brzmieniu – nie jest usunięty. Zmienione jest jedynie brzmienie pkt 1 i 2.
2	GIOŚ	Pkt 72 – art. 102 zmienianej ustawy Pkt 73 – art. 103 zmienianej ustawy	Projektowana ustawa zmienia wysokość administracyjnych kar pieniężnych wymierzanych przez organy IOŚ na „widełki", bez określenia konkretnych przesłanek, które będą wpływały na wysokość kary. Jednocześnie przesłanki, o których mowa w art. 189d Kpa są nieostre i	Proponuje się następujące brzmienie przepisów: „72) w art. 102 w ust.1 wyrazy „50 000 zł" zastępuje się wyrazami „10 000 zł" „73)w art. 103: a) w ust. 1: – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy	**Uwaga nieuwzględniona.** Celem zaproponowanych stawek administracyjnych kar pieniężnych w wysokości widełkowej jest umożliwienie organom inspekcyjnym brania pod uwagę zindywidualizowanych okoliczności niedopełnienia obowiązków ustawowych, które podlegają określonej administracyjnej karze pieniężnej. Zaproponowane stawki w wysokości stałej nie doprowadzą do realizacji tego celu. Miarkowanie kar wpisuje się w dotychczasowe orzecznictwo TK, który wielokrotnie podkreślał, że administracyjne kary pieniężne powinny być określane w sposób umożliwiający ich indywidualizację, co często oznacza stosowanie tzw. „widełek"

[1)] W przypadku przepisu nowelizującego należy wskazać jednostkę redakcyjną projektu oraz jednostkę redakcyjną zmienianego aktu prawnego.

			bardzo ocenne (subiektywne). Przy proponowanym brzmieniu przepisów wymierzanie kar pieniężnych będzie znacznie utrudnione z uwagi na konieczność trudnego (zobiektywizowanego) uzasadnienia wysokości wymierzonej kary, nie będzie przejrzyste oraz doprowadzi do sytuacji, że za to samo naruszenie organy będą wymierzały kary administracyjne w różnych wysokościach w zależności od województwa lub kary będą wymierzane asekuracyjnie zawsze w najniższej możliwej wysokości.	„50 000 zł" zastępuje się wyrazami „10 000 zł" b) w ust. 2: – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „10 000 zł" zastępuje się wyrazami 8 000 zł", d) w ust. 3 wyrazy „10 000 zł" zastępuje się wyrazami „8 000 zł"	– czyli określenia minimalnej i maksymalnej wysokości kary. (Wyrok TK z 7 lipca 2009 r., sygn. K 13/08, Wyrok TK z 15 października 2013 r., sygn. P 26/11, Wyrok TK z 1 lipca 2014 r., sygn. SK 6/12).
3	KOBiZE	Art. 7 pkt 4 projektu ustawy – dodawany art. 21g usze	Art. 21g […] „12. Właściwi ministrowie w terminie do dnia 31 marca każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw klimatu i Krajowemu ośrodkowi, w zakresie ich właściwości, informację dotyczącą realizacji w poprzednim roku zawartych w planie działań korygujących dodatkowych działań, z	W przypadku, w którym dojdzie do konieczności przygotowania PDK i w konsekwencji jego wdrożenia, zasadne w ocenie KOBiZE jest wprowadzenie rozwiązania, które ułatwi mu i ministrowi właściwemu do spraw klimatu ocenę rocznych postępów w realizacji PDK, a także przygotowania się do ewentualnego wezwania przez KE do	**Uwaga nieuwzględniona.** Brak jest potrzeby tworzenia przepisów ustawowych obligujących właściwe organy do dodatkowej sprawozdawczości z realizacji PDK w ujęciu rocznym. Należy zauważyć, że w przypadku wezwania Komisji Europejskiej do opracowania PDK, w świetl art. 8 ust. 1 lit. c i d rozporządzenia (UE) 2018/842, PDK musi zawierać harmonogram realizacji dodatkowych działań uzupełniających KPEIK umożliwiający ocenę rocznych postępów w realizacji. W związku z powyższym, w przypadku konieczności opracowania PDK, zakres działań sprawozdawczych będzie przedmiotem tego planu.

			uwzględnieniem harmonogramu ich wdrażania, o których mowa w art. 8 ust. 1 lit. c i d rozporządzenia (UE) 2018/842. 13. Minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Krajowemu ośrodkowi informację, o której mowa w ust. 12, w zakresie swojej właściwości, w terminie, o którym mowa w tym przepisie.”.	opracowania nowego PDK w latach kolejnych. Dlatego KOBiZE proponuje zobowiązanie właściwych ministrów w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku do przekazywania, w zakresie ich właściwości, informacji dotyczących realizacji w poprzednim roku zawartych w planie działań korygujących dodatkowych działań, z uwzględnieniem harmonogramu ich wdrażania.	
3	KOBiZE	Art. 1 pkt 21 lit c projektu ustawy – dodawany art. 49 ust. 2h ushue	w art. 49 ust. 2h otrzymuje brzmienie „2h. Kwota, o której mowa w ust. 2b, ulega corocznie zwiększeniu o środki uzyskane ze sprzedaży w drodze aukcji uprawnień do emisji w wysokości 36 000 000 zł.”,	Potrzeba zwiększenia puli środków przeznaczonych na finansowanie zadań KOBIZE wynika z trzech podstawowych przesłanek. Są to przesłanki obiektywne, będące następstwem zmieniających się uwarunkowań gospodarczych, sytuacji makroekonomicznej, które determinują możliwość dalszego wykonywania zadań przez KOBiZE. Pierwsza z nich dotyczy konieczności wypełnienia luki finansowej związanej z	**Uwaga częściowo uwzględniona.** Zapełnienie luki finansowej w związku z zmniejszającymi się wpływami z SO2 i NOx i zwiększonymi kosztami realizacji zadań zostanie odzwierciedlone w projekcie ustawy o zmianie ustawy o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz niektórych innych ustaw (UC38).

				jednej strony ze zmniejszającymi się sukcesywnie wpływami z opłat za korzystanie ze środowiska, które stanowią największe źródło finansowania zadań KO, z drugiej zaś rosnącymi kosztami realizacji zadań (konieczność urealnienia płac pracowników). Na finansowanie zadań KOBiZE przeznacza się corocznie 7,5% wpływów z opłat związanych z emisją dwutlenku siarki i tlenków azotu. Zaostrzanie polityki ograniczania emisji tych zanieczyszczeń (m.in. w wyniku wprowadzenia restrykcyjnych norm emisji BAT) doprowadziło do trwającego od dłuższego czasu spadku wpływów z tytułu tych opłat (w pierwszym roku wpływy z tytułu opłat za korzystanie ze środowiska przeznaczone na finansowanie zadań KOBiZE wynosiły 27,5 mln zł, w 2024 r. kwota ta spadła do nieco ponad 15 mln zł).	

				Druga przyczyna dotyczy braku waloryzacji środków przeznaczonych na realizację zadań KOBIZE pomimo obiektywnych czynników powodujących zmniejszenie ich wartości nabywczej. Waloryzacja ta nie obejmuje żadnego ze źródeł finansowania zadań KOBiZE. Duży spadek wartości tych środków nastąpił w okresie wysokiej inflacji, zwłaszcza tej, która miała miejsce w latach 2022-2024. Brak waloryzacji środków przeznaczonych na realizację zadań KOBiZE oznacza, że wzrost kosztów realizacji tych zadań związany z koniecznością uwzględnienia czynnika inflacyjnego (konieczność wprowadzenia podwyżek płac, wzrost kosztów utrzymania powierzchni biurowych, podwyżki cen mediów, wzrost cen towarów i usług) powodował szybsze	

				konsumowanie środków trafiających na rachunek zobowiązania wieloletniego w Narodowym Funduszu, które w 2025 r. zostaną wykorzystane niemal całkowicie, a planowane na kolejny rok przychody będą o 20% za niskie niż planowane koszty. Trzecia dotyczy rosnących kosztów związanych z realizacją zadań, w wyniku zwiększania zakresu tych zadań, poziomu ich złożoności, co powoduje że ich realizacja jest bardziej czasochłonna a ich obsługa angażuje pracę większej liczby osób albo implikuje potrzebę budowania narzędzi informatycznych, przy pomocy których zadania te są realizowane. Należy zauważyć, że kolejne zadania publiczne są często przekazywane do realizacji IOŚ-PIB – KOBiZE bez zabezpieczenia na ten cel środków. W wyniku tego zostały całkowicie wyczerpane rezerwy finansowe, które	

				zostały wygospodarowane przez oszczędne zarządzanie środkami gromadzonymi w NFOŚiGW z przeznaczeniem na finansowanie zadań KO. Celem zwiększenia puli środków na realizację zadań KOBiZE jest doprowadzenie do urealnienia wynagrodzeń pracowników Ośrodka. Dysproporcje wysokości wynagrodzeń pracowników IOŚ-PIB (KOBIZE) i wynagrodzeń pracowników ministerstw są bardzo duże, co powoduje że praca w IOŚ-PIB przestaje być atrakcyjna dla wykwalifikowanych ekspertów. Taka sytuacja realnie zagraża możliwości wykonywania zadań KOBiZE przez Instytut. Warto odnotować, że średnie wynagrodzenie urzędników w ministerstwach wynosi już 14,5 tys. zł brutto, gdy tymczasem średnie	

				wynagrodzenie pracownika w KOBIZE jest o 4 tys. zł niższe (-27%). Brak odpowiednich środków na podwyżki dla pracowników spowodował utratę wielu wysoko cenionych w Polsce i zagranicą ekspertów, brakuje środków na sfinansowanie nowoczesnych narzędzi do realizacji bardzo złożonych zadań związanych z opiniowaniem planów monitorowania emisji i raportowania wielkości emisji, spowolnienie tempa rozwoju narzędzi do modelowania skutków wprowadzania polityki klimatycznej. Te okoliczności sprawiają, że praca w KOBiZE staje się coraz mniej atrakcyjna dla nowych grup pracowników lub pracownicy po krótkim czasie rezygnują z pracy. Rozwiązaniem tego narastającego problemu jest zwiększenie puli środków przewidzianych w art.	

				49 ust. 2h zgodnie z przedłożoną propozycją.	
4	KOBiZE	Propozycja nowych przepisów w ustawie o systemie handlu	W ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. ...) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 10 w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Sprzeciw wnosi się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym."; 2) w art. 14 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Dokumenty określone w ust. 1 i 2 przekazuje się w postaci elektronicznej"; 3) w art. 18 w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Krajowy ośrodek występuje na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej o zwrot nadmiarowo wydanych uprawnień do emisji do prowadzącego instalację.";	KOBiZE	**Uwaga nieuwzględniona.** Celem projektu jest wdrożenie prawa unijnego a zmiany zaproponowane w uwadze wykraczają poza ten zakres. Poza tym w przypadku przekazywania dokumentów, wniosków, planów między podmiotami publicznymi nie ma potrzeby regulowania dookreślania postaci elektronicznej. W praktyce organy administracji publicznej dążą do pełnej elektronizacji. NFOŚIGW oraz KOBIZE i inne organy publiczne od dnia 1 stycznia 2025 r. są zobowiązane posiadać adres do doręczeń elektronicznych. W przypadku pisma utrwalonego w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, pisma te są doręczane za pomocą skrzynki e-doręczeń, pomiędzy podmiotami publicznymi albo równolegle przez E-puap w okresie przejściowym. Natomiast możliwość podpisywania pism przez podmioty publiczne w postaci elektronicznej wynika z odrębnych przepisów. W wielu przypadkach niedookreślenie formy w ustawie powoduje, że podmioty objęte ETS mogą składać wnioski, przedkładać informacje w postaci elektronicznej albo w postaci papierowej. W przypadku kluczowych dokumentów wpływających do KOBIZE w formie papierowej i elektronicznej (np. raportów na temat wielkości emisji) w świetle art. 86 ust. 2 i art. 7a pkt 2 wystarczające jest przedłożenie przez podmiot samego raportu w postaci elektronicznej opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, które będzie miało formę umożliwiającą przetwarzanie zawartych w nim danych, aby uznać ten wymóg za spełniony. W związku z powyższym możliwość składania dokumentów w postaci elektronicznej istnieje na gruncie ustawy ETS.

			4) w art. 26b w ust. 1 skreśla się wyrazy „w postaci papierowej i”; 5) w art. 26f ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Plan metodyki monitorowania składa się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 6) w art. 26f w ust. 4 w zdaniu pierwszym po wyrazie „ośrodkowi” dodaje się wyrazy „w postaci elektronicznej”; 7) w art. 26f ust. 5 otrzymuje brzmienie: „Krajowy ośrodek wydaje opinię, o której mowa w ust. 4, na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym w terminie 30 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku o jej wydanie, z zastrzeżeniem ust. 10.” 8) art. 26f ust. 8 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.”;		

			9) w art. 26f w ust. 10 po wyrazie „wydaje” dodaje się wyrazy „, na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym,”; 10) w art. 26f w ust. 12 po wyrazie „przekazuje” dodaje się wyrazy „w postaci elektronicznej”; 11) w art. 26g w ust. 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Do zgłaszania i przekazywania stosuje się odpowiednio przepis art. 26f ust. 2.”; 12) w art. 26g w ust. 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Przepis art. 26f ust. 2 stosuje się odpowiednio.”; 13) w art. 26g w ust. 5 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Przepis art. 26f ust. 12 stosuje się odpowiednio.” 14) w art. 53 w: a) ust. 2 pkt 3 skreśla się wyrazy „, na piśmie utrwalonym w postaci papierowej i w postaci elektronicznej”, b) ust. 3 w pkt 3 skreśla się wyrazy „, na		

			piśmie utrwalonym w postaci papierowej i w postaci elektronicznej”, c) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Wniosek o wydanie zezwolenia oraz dokumenty, o których mowa w ust. 2 i 3, składa się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 15) w art. 54 w ust. 4 w zdaniu drugim skreśla się wyrazy „lub w postaci papierowej”; 16) w art. 58 w ust. 2 skreśla się wyrazy „w postaci papierowej albo”; 17) w art. 59 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Prowadzący instalację powstałą w wyniku połączenia lub podziału jest obowiązany do przedłożenia Krajowemu ośrodkowi: 1) informacji, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym		

			podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, 2) dokumentów, o których mowa w art. 25 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2019/331, w postaci elektronicznej - do końca roku kalendarzowego, w którym nastąpiło połączenie lub nastąpił podział."; 18) w art. 61 w ust. 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym."; 19) w art. 61 ust. 2a otrzymuje brzmienie: „2a. Na wniosek nabywcy tytułu prawnego do instalacji Krajowy ośrodek zawiesza dostęp wszystkich upoważnionych przedstawicieli lub dodatkowych upoważnionych przedstawicieli do rachunku w rejestrze Unii		

			lub do procesów, do których upoważniony przedstawiciel miał dostęp. Wniosek składa się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym. Do wniosku dołącza się: 1) kopię umowy nabycia tytułu prawnego opatrzoną przez notariusza elektronicznym poświadczeniem zgodności z okazanym dokumentem lub 2) oświadczenie zbywcy tytułu prawnego o zbyciu tego tytułu na rzecz wnioskodawcy, sporządzone na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 20) w art. 62: a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „, w postaci elektronicznej,”, b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:		

			„3. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 i 2, przekazuje się w postaci elektronicznej.”; 21) w art. 63 w ust. 4 po wyrazie „przekazuje” dodaje się wyrazy „ w postaci elektronicznej”; 22) w art. 70a w ust. 1 część wspólna otrzymuje brzmienie: „na formularzu udostępnionym na stronie internetowej Krajowego ośrodka, na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej.”; 23) w art. 75 w ust. 4 kropkę zastępuję się przecinkiem i dodaje się wyrazy „i składa się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 24) w art. 76 w ust. 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym,		

			podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 25) w art. 77 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Kopię decyzji, o której mowa w ust. 1, wraz z załącznikami przekazuje się w postaci elektronicznej Krajowemu ośrodkowi oraz organowi Inspekcji, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.”; 26) w art. 77a: a) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) plan monitorowania wielkości emisji wraz z dokumentami uzupełniającymi i informacjami, o których mowa w art. 12 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066;”, b) w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) plan monitorowania wielkości emisji, o którym mowa w art. 78 ust. 2.”, c) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 3 pkt 2-4, oraz w ust. 4 pkt 2 i 3, sporządza się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej,		

			opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 27) w art. 77b ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Kopię decyzji, o której mowa w ust. 1, wraz z załącznikami przekazuje się w postaci elektronicznej Krajowemu ośrodkowi oraz organowi Inspekcji, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.”; 28) w art. 77c w ust. 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 29) w art. 78 w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym,		

			podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 30) w art. 79: a) w ust. 1 po wyrazie „składają” dodaje się wyrazy „na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym,”, b) w ust. 3 po wyrazie „przekazuje” dodaje się wyrazy „w postaci elektronicznej”; 31) w art. 86 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Raport na temat wielkości emisji oraz sprawozdanie z weryfikacji przedkłada się na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”; 32) w art. 95 w ust. 2 po wyrazie „przekazuje” dodaje się wyrazy „w postaci elektronicznej”; 33) w art. 106 w ust. 4 po wyrazie „przesyła” dodaje się wyrazy „, w postaci elektronicznej,”.		

TABELA ZGODNOŚCI
Ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa (UC39)

TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO	**Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego** (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 115)

Jedn. red. dyre-ktywy	**Treść przepisu UE**	**Konieczność wdrożenia (T/N)**	**Treść przepisu/ów aktu krajowego spełniających wymogi dyrektywy oraz uwagi i wyjaśnienia**
Art. 1 pkt 1	*Artykuł 1* **Zmiany w dyrektywie 2003/87/WE** W dyrektywie 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 3 dodaje się literę w brzmieniu: „v) »skutki innych niż CO2 emisji lotniczych« oznaczają szkodliwe dla klimatu skutki uwalniania podczas spalania paliwa tlenków azotu (NOx),	**T**	**Art. 1 pkt 5** 5) w art. 3: g) po pkt 17 dodaje się pkt 17a w brzmieniu: „17a) skutkach innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) – rozumie się przez to skutki wprowadzenia do powietrza w wyniku spalania paliwa: a) tlenków azotu (NO_x), b) cząsteczek sadzy, c) utlenionych związków siarki (SO_x),

	cząsteczek sadzy, utlenionych związków siarki oraz pary wodnej włącznie ze smugami kondensacyjnymi ze statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze wymienione w załączniku I;”;		d) pary wodnej (H_2O), w tym smug kondensacyjnych – w związku z wykonywaniem operacji lotniczej;”
Art. 1 pkt 2	2) w art. 3c wprowadza się następujące zmiany: a) uchyla się ust. 2; b) dodaje się ustępy w brzmieniu: „5. Komisja określa łączną liczbę przydziałów, które mają zostać przyznane operatorom statków powietrznych na 2024 r., na podstawie łącznej liczby przyznanych przydziałów dla operatorów statków powietrznych, którzy w 2023 r. wykonywali działania lotnicze wymienione w załączniku I, pomniejszonej o współczynnik liniowy redukcji, o którym mowa w art. 9, i publikuje tę liczbę oraz liczbę bezpłatnych przydziałów, które zostałyby przy znane w 2024 r. zgodnie z zasadami bezpłatnego przydziału obowiązującymi przed zmianami wprowadzonymi	**T**	**Art. 1 pkt 5 lit. b, pkt 12 i 38 lit. a** 5) w art. 3: b) po pkt 11 dodaje się pkt 11a w brzmieniu: „11a) kwalifikującym się paliwie lotniczym – rozumie się przez to kwalifikujące się paliwo lotnicze wymienione w załączniku do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/723 z dnia 6 lutego 2025 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady poprzez ustanowienie szczegółowych zasad corocznego obliczania różnic w cenie pomiędzy kwalifikującymi się paliwami lotniczymi a naftą kopalną oraz przydzielania uprawnień w ramach EU ETS na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych (Dz. Urz. UE L 2025/723 z 16.04.2025), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2025/723”; […] 12) po art. 48 dodaje się rozdział 7a w brzmieniu:

	dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 (*)[1]. 6. Na okres od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. dla operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze rezerwuje się w sposób przejrzysty, równy i niedyskryminujący maksymalnie 20 mln z łącznej liczby przydziałów, o której mowa w ust. 5, na korzystanie ze zrównoważonych paliw lotniczych i innych paliw lotniczych, które nie pochodzą z paliw kopalnych, zaliczanych w rozporządzeniu w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego na poczet minimalnego udziału zrównoważonych paliw lotniczych, który zrównoważone paliwo lotnicze udostępnione operatorom statków powietrznych na unijnych lotniskach przez dostawców paliwa lotniczego ma zawierać zgodnie z tym rozporządzeniem, z przeznaczeniem dla lotów poddźwiękowych, w przypadku których przydziały muszą zostać zwrócone zgodnie z art. 12 ust. 3 niniejszej dyrektywy. W przypadku gdy w danym porcie lotniczym kwalifikujące się		„Rozdział 7a Przydział uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikujących się paliw lotniczych w latach 2024–2030 Art. 48a. 1. Operator statku powietrznego wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze może wystąpić z wnioskiem o przydział uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem w poprzednim roku kalendarzowym kwalifikującego się paliwa lotniczego. 2. Wniosek składa się do Krajowego ośrodka na formularzu raportu na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 82. Art. 48b. 1. Uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego nie przydziela się w odniesieniu do emisji z operacji lotniczych, które nie podlegają obowiązkowi rozliczenia wielkości emisji, o którym mowa w art. 80 ust. 2. 2. Uprawnienia do emisji przydzielone w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego dotyczą

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w sprawie wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrażająca wdrożenia globalny globalnego środek środka rynkowego (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 115).

	paliwo lotnicze nie może być fizycznie przypisane do konkretnego lotu, przydziały zarezerwowane na podstawie niniejszego akapitu udostępnia się dla kwalifikujących się paliw lotniczych uzupełnianych w tym porcie lotniczym w sposób proporcjonalny do emisji z lotów operatora statku powietrznego z tego portu lotniczego, w przypadku których przydziały muszą zostać zwrócone zgodnie z art. 12 ust. 3 niniejszej dyrektywy. Przydziały zarezerwowane na podstawie akapitu pierwszego niniejszego ustępu państwa członkowskie przyznają w celu pokrycia części lub całości różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem odpowiednich kwalifikujących się paliw lotniczych z uwzględnieniem zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych. Przy obliczaniu tej różnicy w cenie Komisja bierze pod uwagę raport techniczny opublikowany przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na podstawie art. 12 rozporządzenia w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego. Państwa członkowskie zapewniają widoczność finansowania na mocy niniejszego ustępu w sposób odpowiadający wymogom określonym w art. 30m ust. 1 lit. a) i b) niniejszej dyrektywy.		operacji lotniczych wykonywanych w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. Art. 48c. 1. Krajowy ośrodek określa liczbę uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego w odniesieniu do operatora statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2025/723 i przekazuje informację o tej liczbie ministrowi właściwemu do spraw klimatu w celu jej zgłoszenia Komisji Europejskiej. 2. Minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Krajowemu ośrodkowi informację o zaakceptowanej przez Komisję Europejską ostatecznej liczbie uprawnień do emisji, o których mowa w ust. 1, albo o potrzebie zastosowania współczynnika redukcji przydziału, o którym mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/723. 3. W przypadku zastosowania współczynnika redukcji przydziału, o którym mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/723, Krajowy ośrodek oblicza ostateczną liczbę uprawnień do emisji, o których mowa w ust. 1, i przekazuje informację o tej liczbie ministrowi właściwemu do spraw klimatu w celu jej zgłoszenia Komisji Europejskiej. 4. Minister właściwy do spraw klimatu ogłasza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego

	Przydziały przyznane na podstawie niniejszego ustępu obejmują: a) 70 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem wodoru z odnawialnych źródeł energii i zaawansowanych biopaliw zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 (**)[2], dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy; b) 95 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego zgodnych z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001 stosowanych w lotnictwie, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy; c) 100 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego niepochodzącego z paliw kopalnych objętego		tego ministra informację o ostatecznej liczbie uprawnień do emisji przydzielonych operatorom statków powietrznych w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego na dany rok. Art. 48d. Operator statku powietrznego, który otrzymał przydział uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego, zapewnia widoczność wsparcia zgodnie z art. 8 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/723.” […] 38) w art. 141: a) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa w brzmieniu: „1aa. Przepisów rozdziału 12 w zakresie raportowania wielkości emisji, o którym mowa w art. 86, oraz rozliczania wielkości emisji, o którym mowa w art. 92, nie stosuje się do operacji lotniczych: […] 2) wykonywanych między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego Unii Europejskiej a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim Unii Europejskiej, w tym innym lotniskiem znajdującym się w tym samym regionie najbardziej oddalonym lub w

(**) Dyrektywa 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).”;

	zakresem akapitu pierwszego niniejszego ustępu w portach lotniczych znajdujących się na wyspach o powierzchni mniejszej niż 10 000 km2 i niepołączonych ze stałym lądem połączeniem drogowym lub kolejowym, w portach lotniczych, które są niewystarczająco duże, aby można było je zdefiniować jako unijne porty lotnicze zgodnie z rozporządzeniem w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego, oraz w portach lotniczych znajdujących się w regionach najbardziej oddalonych; d) w przypadkach innych niż te, o których mowa w lit. a), b) i c) 50 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem nafty kopalnej a wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego niepochodzącego z paliw kopalnych, objętych akapitem pierwszym niniejszego ustępu. Przyznając przydziały na podstawie niniejszego ustępu, można uwzględnić ewentualne wsparcie w ramach innych mechanizmów na szczeblu krajowym. Operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze mogą co roku ubiegać się o przyznanie przydziałów w oparciu o ilość każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego, o których mowa w niniejszym ustępie, wykorzystanych w czasie lotów, w przypadku		innym regionie najbardziej oddalonym tego samego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.”,

	których przydziały muszą zostać zwrócone zgodnie z art. 12 ust. 3 w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r., z wyłączeniem lotów, w przypadku których wymóg ten uznaje się za spełniony na mocy art. 28a ust. 1. Jeżeli w danym roku popyt na przydziały z tytułu wykorzystania takich paliw jest większy niż dostępność przydziałów, liczbę dostępnych przydziałów redukuje się w równomierny sposób względem wszystkich odnośnych operatorów statków powietrznych, których dotyczy przydział w danym roku. Komisja publikuje co roku w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej szczegółowe informacje za poprzedni rok na temat średniej różnicy w kosztach między wykorzystaniem nafty kopalnej, z uwzględnieniem zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych, a wykorzystaniem odpowiednich kwalifikujących się paliw lotniczych. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie szczegółowych zasad corocznego obliczania różnicy w kosztach, o której mowa w akapicie szóstym niniejszego ustępu, przyznania przydziałów na wykorzystanie paliw określonych w akapicie pierwszym niniejszego		

	ustępu oraz obliczania emisji gazów cieplarnianych zaoszczędzonych w wyniku wykorzystania paliw, zgłoszonych na mocy aktu wykonawczego przyjętego na podstawie art. 14 ust. 1 oraz poprzez dokonanie ustaleń dotyczących uwzględniania zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych. Do dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja przeprowadzi ocenę stosowania przepisów niniejszego ustępu i w odpowiednim czasie przedłoży wyniki tej oceny w sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady. W stosownych przypadkach sprawozdaniu może towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący przydziału do dnia 31 grudnia 2034 r. nieprzekraczającej pewnego pułapu i ograniczonej w czasie liczby przydziałów, mający na celu dalsze zachęcanie do wykorzystywania paliw określonych w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, w szczególności do wykorzystywania paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego zgodnych z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001 stosowanych w lotnictwie, których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy.		

	Od dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja będzie oceniać stosowanie niniejszego ustępu w sprawozdaniach rocznych, które jest zobowiązana przedstawiać na podstawie art. 10 ust. 5. 7. W odniesieniu do lotów z lotnisk położonych w EOG na lotniska położone w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie, które w 2023 r. nie byłyby objęte EU ETS, łączną liczbę przydziałów, które mają zostać przy znane operatorom statków powietrznych, w tym z bezpłatnych przydziałów i sprzedaży aukcyjnej, zwiększa się do poziomu przydziałów, które otrzymaliby, gdyby byli objęci EU ETS w tym roku, pomniejszonego o współczynnik liniowy redukcji, o którym mowa w art. 9. 8. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 3, art. 14 ust. 3 i art. 16 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych przepisach za spełnione i nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do uwolnionych do dnia 31 grudnia 2030 r. emisji z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, łącznie z innym lotniskiem znajdującym się w tym samym regionie najbardziej oddalonym lub w innym		

	regionie najbardziej oddalonym tego samego państwa członkowskiego.		
Art. 1 pkt 3	3) w art. 3d wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W latach 2024 i 2025 15 % przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 5 i 7, a także odpowiednio 25 % w 2024 r. i 50 % w 2025 r. z pozostałych 85 % tych przydziałów, które zostałyby przyznane bezpłatnie, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej, z wyjątkiem liczby przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 6 i art. 10a ust. 8 akapit czwarty. Pozostałe przydziały na te lata przyznaje się bezpłatnie. Od 1 stycznia 2026 r. całkowitą liczbę przydziałów, które zostałyby przyznane bezpłatnie w danym roku, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej, z wyjątkiem liczby przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 6 i art. 10a ust. 8 akapit czwarty.”; b) dodaje się ustęp w brzmieniu: „1a. Przydziały przyznawane bezpłatnie rozdziela się między operatorów statków powietrznych proporcjonalnie do ich udziału w	**T**	**Art. 1 pkt 13** 13) w art. 49: (…) d) w ust. 6: – wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Środki pieniężne uzyskane z aukcji uprawnień do emisji w danym roku kalendarzowym lub ich równowartość przeznacza się przynajmniej na jeden spośród następujących celów:”, – pkt 2–6 otrzymują brzmienie: „2) rozwój energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii oraz rozwój elektroenergetycznych sieci przesyłowych w celu realizacji zobowiązania Unii Europejskiej dotyczącego energii ze źródeł odnawialnych oraz założeń dotyczących połączeń międzysystemowych, jak również rozwój innych technologii przyczyniających się do przejścia do bezpiecznej i zrównoważonej gospodarki niskoemisyjnej oraz pomoc w realizacji zobowiązania

	zweryfikowanych emisjach z działań lotniczych zgłoszonych w 2023 r. W obliczeniach tych uwzględnia się również zweryfikowane emisje z działań lotniczych zgłoszone w odniesieniu do lotów, które będą objęte EU ETS dopiero od 1 stycznia 2024 r. Do 30 czerwca danego roku właściwe organy wydają przydziały, które są przyznawane bezpłatnie na ten rok."; c) uchyla się ust. 2; d) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie: „3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 23 aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w zakresie szczegółowych ustaleń w sprawie sprzedaży aukcyjnej przez państwa członkowskie przydziałów dla lotnictwa zgodnie z ust. 1 i 1a niniejszego artykułu, w tym szczegółowych ustaleń dotyczących sprzedaży aukcyjnej, które są niezbędne do celów przekazywania części dochodów z tej sprzedaży aukcyjnej do budżetu ogólnego Unii jako zasobów własnych zgodnie z art. 311 akapit trzeci Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Liczba przydziałów, które w każdym okresie mają zostać sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie, jest proporcjonalna do udziału tego państwa w łącznej		Unii Europejskiej dotyczącego zwiększenia efektywności energetycznej do poziomu ustalonego w przepisach prawa Unii Europejskiej, w tym w wytwarzaniu energii elektrycznej przez prosumentów energii odnawialnej i społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej; 3) unikanie wylesiania, wspieranie ochrony i odtwarzania torfowisk, lasów i innych ekosystemów lądowych lub morskich, w tym środki przyczyniające się do ich ochrony i renaturalizacji oraz lepszego zarządzania nimi, zwłaszcza w odniesieniu do chronionych obszarów morskich, a także środki mające na celu zwiększenie zalesiania i ponownego zalesiania sprzyjających różnorodności biologicznej, w tym w krajach rozwijających się, które ratyfikowały Porozumienie Paryskie do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r., przyjęte w Paryżu dnia 12 grudnia 2015 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 36), oraz środki mające na celu transfer

	ilości emisji dla lotnictwa przypisanych dla wszystkich państw członkowskich na dany rok odniesienia, raportowanych zgodnie z art. 14 ust. 3 i weryfikowanych zgodnie z art. 15. Dla każdego okresu, o którym mowa w art. 13, rokiem odniesienia jest rok kalendarzowy kończący się 24 miesiące przed początkiem okresu, do którego odnosi się sprzedaż aukcyjna. Akty delegowane zapewniają poszanowanie zasad określonych w art. 10 ust. 4 akapit pierwszy. 4. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów uzyskanych ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień objętych niniejszym rozdziałem z wyjątkiem dochodów ustalonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i zapisanych w budżecie ogólnym Unii. Państwa członkowskie wykorzystują dochody uzyskane ze sprzedaży aukcyjnej przydziałów lub równowartość finansową tych dochodów zgodnie z art. 10 ust. 3 niniejszej dyrektywy.”;		technologii i ułatwienie adaptacji do niekorzystnych skutków zmian klimatu w tych krajach; 4) pochłanianie dwutlenku węgla (CO_2) przez lasy i gleby w Unii Europejskiej; 5) bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i geologiczne składowanie dwutlenku węgla (CO_2), w szczególności pochodzącego z elektrowni opalanych stałym paliwem kopalnym oraz z sektorów i podsektorów przemysłu, również w krajach trzecich, a także innowacyjne technologie usuwania dwutlenku węgla (CO_2), w tym bezpośrednie wychwytywanie go z powietrza i składowanie; 6) inwestowanie w formy transportu, które przyczyniają się w znacznym stopniu do dekarbonizacji tego sektora, oraz w przyspieszenie przechodzenia na takie formy transportu, w tym rozwój: a) przyjaznych dla klimatu kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych oraz usług i technologii autobusowych, b) środków służących dekarbonizacji sektora morskiego, w tym poprawie efektywności

			energetycznej statków i portów, oraz rozwój innowacyjnych technologii i infrastruktury w tym sektorze, c) zrównoważonych paliw alternatywnych, takich jak wodór i amoniak, które są produkowane ze źródeł odnawialnych, oraz bezemisyjnych technologii napędu, d) środków służących dekarbonizacji portów lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzeniem 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.);”,

			– pkt 8 otrzymuje brzmienie: „8) działania służące zwiększeniu efektywności energetycznej systemów ciepłowniczych i izolacji budynków oraz wspieranie systemów ciepłowniczych i chłodniczych wykorzystujących odnawialne źródła energii lub wspieranie gruntownej i stopniowej gruntownej renowacji budynków, w szczególności renowacji budynków o najgorszej charakterystyce energetycznej;”, – po pkt 8 dodaje się pkt 8a i 8b w brzmieniu: „8a) udzielanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w gospodarstwach domowych o niskich i średnich dochodach, w tym przez zmniejszenie obciążeń podatkowych i ukierunkowane obniżki ceł i opłat od energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii; 8b) finansowanie krajowych programów dywidend klimatycznych o potwierdzonym pozytywnym wpływie na środowisko udokumentowanym w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 50 ust. 1;”, – pkt 12 otrzymuje brzmienie:

			„12) wspieranie, we współpracy z partnerami społecznymi, nabywania umiejętności i poszukiwania nowych miejsc pracy przez pracowników w celu niwelowania skutków przejścia do gospodarki niskoemisyjnej, w szczególności w regionach, których najbardziej dotyczy transformacja miejsc pracy, a także inwestowanie w podnoszenie kwalifikacji i przekwalifikowanie pracowników, na których transformacja może mieć wpływ, w tym pracowników w transporcie morskim;”, – dodaje się pkt 13 w brzmieniu: „13) ograniczenie rezydualnego ryzyka ucieczki emisji w sektorach, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956, oraz wspieranie transformacji i propagowanie dekarbonizacji.”, e) uchyla się ust. 6a;
Art. 1 pkt 4	4) uchyla się art. 3e oraz 3f;	**T**	**Art. 1 pkt 11** 11) uchyla się rozdział 7
Art. 1 pkt 5	5) w art. 11a wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:	**N**	

	„1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 niniejszego artykułu operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub zarejestrowani w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, mogą wykorzystywać następujące jednostki w celu wypełnienia obowiązków dotyczących umorzenia jednostek w odniesieniu do liczby notyfikowanej zgodnie z art. 12 ust. 6, jak określono w art. 12 ust. 9: a) jednostki emisji dopuszczone przez strony uczestniczące w mechanizmie ustanowionym na podstawie art. 6 ust. 4 porozumienia paryskiego; b) jednostki emisji dopuszczone przez strony uczestniczące w programach zdobywania jednostek emisji uznanych przez Radę ICAO za kwalifikujące się, gdyż wskazane w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 8; c) jednostki emisji dopuszczone w umowach między stronami zgodnie z ust. 5; d) jednostki emisji wydane w związku z projektami na poziomie Unii zgodnie z art. 24a. 2. Jednostki, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), można wykorzystywać, o ile spełnione są następujące warunki:		

	a) pochodzą one z państwa, które w momencie ich wykorzystywania jest stroną porozumienia paryskiego; b) pochodzą one z państwa, które w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 zostało wymienione jako uczestniczące w mechanizmie kompensacji i redukcji CO2 dla lotnictwa międzynarodowego ICAO (CORSIA). Warunek ten nie ma zastosowania do emisji uwolnionych przed 2027 r. ani do krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, z wyjątkiem tych spośród nich, których PKB na mieszkańca jest równy unijnej średniej lub ją przekracza. 3. Jednostki, o których mowa w ust. 1 lit. a), b) i c), można wykorzystywać, jeżeli między stronami istnieją ustalenia dotyczące zezwoleń, dokonano terminowych dostosowań w zakresie zgłaszania antropogenicznych emisji wszystkich gazów cieplarnianych według ich źródeł oraz usuwania przez pochłaniacze, objętych ustalonymi na poziomie krajowym wkładami uczestniczących stron oraz zapobieżono podwójnemu naliczaniu i wzrostowi netto emisji globalnych. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe wymogi dotyczące ustaleń, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, które mogą obejmować		

	wymogi dotyczące sprawozdawczości i rejestrów, oraz wykaz państw lub programów, które te ustalenia stosują. Ustalenia te uwzględniają elastyczność przyznaną krajom najsłabiej rozwiniętym i małym rozwijającym się państwom wyspiarskim zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2."; b) uchyla się ust. 4; c) dodaje się ustęp w brzmieniu: „8. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające wykaz jednostek, które Rada ICAO uznała za kwalifikowalne i które spełniają warunki określone w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Komisja przyjmuje również akty wykonawcze w celu odpowiedniego uaktualniania tego wykazu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.";		
Art. 1 pkt 6	6) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Zgodnie z metodyką określoną w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 8 niniejszego artykułu, państwa członkowskie obliczają każdego roku wymogi dotyczące kompensacji za poprzedni rok kalendarzowy w	**T**	**Art. 1 pkt 5 lit. c i e** c) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu: „12a) operacji CORSIA – rozumie się przez to lot międzynarodowy w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1879 z dnia 9 lipca 2024 r. ustanawiającego zasady stosowania dyrektywy

	odniesieniu do lotów z państw, do państw i między państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 i w odniesieniu do lotów między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 i do dnia 30 listopada każdego roku informują o tym operatorów statków powietrznych. Zgodnie z metodyką określoną w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 8 niniejszego artykułu, państwa członkowskie obliczają także łączne ostateczne wymogi dotyczące kompensacji za dany okres zapewniania zgodności z mechanizmem CORSIA i, do dnia 30 listopada roku następującego po ostatnim roku odnośnego okresu zapewniania zgodności z mechanizmem CORSIA, informują operatorów statków powietrznych, którzy spełniają warunki określone w akapicie trzecim niniejszego ustępu, o tych wymogach. Państwa członkowskie informują o poziomie kompensacji operatorów statków powietrznych, którzy spełniają wszystkie poniższe wymogi: a) operatorzy statków powietrznych posiadają certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez		2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów mechanizmu CORSIA (Dz. Urz. UE L 2024/1879 z 10.07.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2024/1879”, z wyłączeniem lotu: a) państwowego, b) z pomocą humanitarną, c) medycznego, d) wojskowego, e) przeciwpożarowego, f) poprzedzającego lot z pomocą humanitarną, medyczny lub przeciwpożarowy lub następującego po nich, wykonywanego tym samym statkiem powietrznym i wymaganego do przeprowadzenia tych działań humanitarnych, medycznych lub przeciwpożarowych lub do zmiany położenia statku powietrznego po tych działaniach, aby mógł podjąć kolejne działania;”, e) po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:

	państwo członkowskie lub są zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego; oraz b) wytwarzają rocznie emisje CO2 przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg w trakcie lotów objętych zakresem załącznika I, innych niż loty, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego, od dnia 1 stycznia 2021 r. Do celów akapitu pierwszego lit. b) nie uwzględnia się emisji CO2 z następujących rodzajów lotów: (i) loty państwowe; (ii) loty z pomocą humanitarną; (iii) loty medyczne; (iv) loty wojskowe; (v) loty przeciwpożarowe;		„13a) operatorze CORSIA – rozumie się przez to podmiot, który użytkuje samolot w czasie wykonywania operacji CORSIA, albo właściciela tego samolotu, w przypadku gdy podmiot ten nie jest znany lub nie został wskazany przez właściciela samolotu, jeżeli: a) posiada certyfikat upoważniający do wykonywania działalności gospodarczej z wykorzystaniem samolotów, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2022 r. – Prawo lotnicze, lub jest użytkownikiem statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 tej ustawy oraz b) podczas tych operacji łączna roczna wielkość emisji dwutlenku węgla (CO_2) przekracza 10 000 Mg przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5700 kg;”, **Art. 1 pkt 35** 35) po rozdziale 12 dodaje się rozdział 12a w brzmieniu: […]

	(vi) loty poprzedzające loty z pomocą humanitarną, medyczne lub przeciwpożarowe lub następujące po nich, pod warunkiem że loty te są wykonywane tym samym statkiem powietrznym i są wymagane do przeprowadzenia odnośnych działań humanitarnych, medycznych lub przeciwpożarowych lub do zmiany położenia statku powietrznego po tych działaniach, by mógł podjąć kolejne działania.”; b) dodaje się ustępy w brzmieniu: „8. Obliczeń na potrzeby wymogów dotyczących kompensacji, o których mowa w art. 6 niniejszego artykułu, do celów mechanizmu CORSIA dokonuje się zgodnie z metodyką, którą określi Komisja w odniesieniu do lotów z państw, do państw i między państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 i w odniesieniu do lotów między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające metodykę obliczania wymogów dotyczących kompensacji dla operatorów statków		„Rozdział 12a Realizacja zadań związanych z monitorowaniem, raportowaniem i kompensacją emisji w ramach mechanizmu CORSIA Art. 97a. 1. Do operatorów CORSIA, w zakresie emisji z operacji CORSIA, stosuje się odpowiednio przepisy art. 74 ust. 1 i 2, art. 75 ust. 1, 3 i 4, art. 76 ust. 1 i 2, art. 77, art. 79, art. 80 ust. 1 i 3, art. 82, art. 83, art. 84, art. 86 ust. 1, 2 i 5–10, art. 87–90, art. 94 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 oraz art. 95, z uwzględnieniem odstępstw, o których mowa w art. 5 i art. 6 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927. 2. Operator CORSIA dokonuje kompensacji emisji z operacji CORSIA wykonywanych między: 1) państwem należącym do Europejskiego Obszaru Gospodarczego a państwami wymienionymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, a także między państwami wymienionymi w tych przepisach oraz między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w tych przepisach, 2) krajami i terytoriami zamorskimi wymienionymi w załączniku II do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej a państwami należącymi do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, innymi krajami i terytoriami zamorskimi, Szwajcarią, Zjednoczonym

	powietrznych, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze doprecyzowują zwłaszcza stosowanie wymogów wynikających z odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy, w szczególności z art. 3c, 11a, 12 i 25a oraz, w zakresie, w jakim jest to możliwe w świetle odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy, z międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska dla mechanizmu CORSIA (CORSIA SARP). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia 30 czerwca 2024 r. 9. Operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub zarejestrowani w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, umarzają jednostki, o których mowa w art. 11a, jedynie w odniesieniu do liczby notyfikowanej przez to państwo członkowskie zgodnie z ust. 6 w odniesieniu do danego okresu zapewniania zgodności z mechanizmem CORSIA.		Królestwem lub jednym z państw wymienionych w przepisach wydanych na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE – zgodnie z informacją, o której mowa w art. 97c ust. 3. 3. Kompensacja, o której mowa w ust. 2, odbywa się w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 11a ust. 3 akapit drugi lub ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, z uwzględnieniem zwolnień określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25a ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE. Art. 97b. 1. Krajowy ośrodek dokonuje obliczeń rocznych wymogów dotyczących kompensacji, o których mowa w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w podziale na operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2. 2. Krajowy ośrodek przekazuje obliczenia, o których mowa w ust. 1, Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie do dnia 15 listopada każdego roku. 3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2, o rocznych wymogach dotyczących kompensacji za poprzedni rok kalendarzowy, w terminie wskazanym w art. 3 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879. Art. 97c. 1. Krajowy ośrodek dokonuje obliczeń całkowitych ostatecznych wymogów dotyczących kompensacji, o których mowa

	Umarzanie ma miejsce do dnia 31 stycznia 2025 r. w odniesieniu do emisji za okres 2021–2023 i do dnia 31 stycznia 2028 r. w odniesieniu do emisji za okres 2024–2026.”;		w art. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, dla danego okresu wskazanego w tym rozporządzeniu, w podziale na operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2. 2. Krajowy ośrodek przekazuje obliczenia, o których mowa w ust. 1, Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie do dnia 15 listopada roku następującego po ostatnim roku danego okresu wskazanego w rozporządzeniu Komisji (UE) 2024/1879. 3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2, o całkowitych ostatecznych wymogach w zakresie kompensacji za okres, o którym mowa w art. 4 ust. 7 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w terminie wskazanym w tym przepisie. Art. 97d. 1. Operator CORSIA może złożyć do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wniosek, o którym mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w terminie do dnia 15 listopada roku następującego po ostatnim roku danego okresu wskazanego w tym rozporządzeniu. 2. Jeżeli operator CORSIA, o którym mowa w ust. 1, spełnił w okresie, którego dotyczy wniosek, warunek, o którym mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje go o braku obowiązku kompensacji

			za ten okres, w terminie wskazanym w art. 4 ust. 7 tego rozporządzenia. Przepisu art. 97c ust. 3 nie stosuje się. Art. 97e. 1. Krajowy ośrodek przekazuje ministrowi właściwemu do spraw klimatu oraz Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie do dnia 15 lipca każdego roku, dane, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927. 2. Dane, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminie do dnia 31 lipca każdego roku: 1) minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Komisji Europejskiej; 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). 3. W przypadku, o którym mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, przepisy ust. 1 i 2 oraz art. 86 ust. 1, 2 i 5–10 stosuje się odpowiednio. Art. 97f. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wykazy, o których mowa w art. 3 ust. 3 oraz art. 6 ust. 8 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminach, o których mowa w tych przepisach.

			Art. 97g. Operator CORSIA przedkłada Krajowemu ośrodkowi raport na temat anulowania jednostek emisji, o którym mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, wraz ze sprawozdaniem z jego weryfikacji, w przypadku oraz w terminie, o których mowa w tym przepisie. Art. 97h. 1. Krajowy ośrodek przekazuje informacje, o których mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, ministrowi właściwemu do spraw klimatu oraz Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie do dnia 15 lipca roku wskazanego w tym przepisie. 2. Informacje, o których mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminie wskazanym w tym przepisie: 1) minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Komisji Europejskiej; 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).”;
Art. 1 pkt 7	7) w art. 14 dodaje się ustępy w brzmieniu: „5. Operatorzy statków powietrznych raz do roku składają sprawozdanie na temat skutków emisji lotniczych innych niż CO2 występujących od dnia 1 stycznia 2025 r. W tym celu Komisja przyjmie do dnia 31 sierpnia 2024 r. akt wykonawczy	**T**	**Art. 1 pkt 17, 21, 23, 32** 17) w art. 74: a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. Operator statku powietrznego, z wyjątkiem operatora statku powietrznego wymienionego w ust. 2, sporządza plan

	zgodnie z ust. 1 w celu objęcia skutków emisji lotniczych innych niż CO2 ramami monitorowania, raportowania i weryfikacji. Te ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji zawierają co najmniej dostępne trój wymiarowe dane dotyczące trajektorii statku powietrznego oraz wilgotności i temperatury otoczenia, aby umożliwić uzyskanie ekwiwalentu CO2 na lot. Z zastrzeżeniem dostępnych zasobów Komisja zapewnia dostępność narzędzi ułatwiających i w miarę możliwości automatyzujących monitorowanie, raportowanie i weryfikację w celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych. Od dnia 1 stycznia 2025 r. państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statków powietrznych monitorował i zgłaszał właściwemu organowi skutki emisji inne niż CO2 z każdego statku powietrznego, który eksploatował w każdym roku kalendarzowym, po zakończeniu każdego roku zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w ust. 1. Począwszy od 2026 r., Komisja co roku przedkłada jako część sprawozdania, o którym mowa w art. 10 ust. 5, sprawozdanie ze stosowania ram monitorowania, raportowania i weryfikacji, o		monitorowania w zakresie emisji oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), o którym mowa w art. 12 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066, zwany dalej „planem monitorowania emisji z operacji lotniczych”, wraz z dokumentami uzupełniającymi i informacjami, o których mowa w tym przepisie. 2. Operator statku powietrznego spełniający warunki określone w art. 55 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066 sporządza plan monitorowania w zakresie emisji oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) w sposób uproszczony określony w art. 55 ust. 3 tego rozporządzenia, zwany dalej „uproszczonym planem monitorowania emisji z operacji lotniczych”.”, b) uchyla się ust. 3; 21) w art. 80: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Operator statku powietrznego jest obowiązany do monitorowania skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) zgodnie z planem monitorowania emisji z operacji lotniczych albo uproszczonym planem monitorowania emisji z operacji lotniczych zatwierdzonymi przez właściwe organy.”,

	których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Do dnia 31 grudnia 2027 r. w oparciu o wyniki stosowania ram monitorowania, raportowania i weryfikacji skutków emisji lotniczych innych niż CO2 Komisja przedłoży sprawozdanie oraz w stosownych przypadkach, po uprzednim przeprowadzeniu oceny skutków, wniosek ustawodawczy mający na celu złagodzenie skutków emisji lotniczych innych niż CO2 poprzez rozszerzenie zakresu EU ETS na skutki emisji lotniczych innych niż CO2. 6. Najpóźniej trzy miesiące po upływie odnośnego terminu na przedłożenie sprawozdania Komisja publikuje w sposób przyjazny dla użytkownika co najmniej następujące zagregowane dane roczne dotyczące emisji z działań lotniczych zgłoszone państwom członkowskim lub przekazane Komisji zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/2066 (*)[3] i z art. 7		c) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Operator statku powietrznego oraz prowadzący instalację sporządzają raport na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 68 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066, zwany dalej „raportem na temat wielkości emisji”.”, 23) art. 82 i 83 otrzymują brzmienie: […] Art. 83. Sposób monitorowania wielkości emisji pochodzących z instalacji i z operacji lotniczych oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) określają przepisy rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066. […] 32) po art. 92a dodaje się art. 92b w brzmieniu: „[…] Art. 92b. 1. Operator statku powietrznego lub operator CORSIA, który prowadzi działalność w odniesieniu do ograniczonej liczby par: 1) lotnisk lub

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz. Urz. UE L 334 z 31.12.2018, str. 1).

	rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603 (**)[4]: a) w odniesieniu do pary lotnisk w EOG: (i) emisje ze wszystkich lotów; (ii) łączną liczbę lotów; (iii) łączną liczbę pasażerów; (iv) rodzaje statków powietrznych; b) w odniesieniu do operatora statków powietrznych: (i) dane dotyczące emisji z lotów w obrębie EOG, lotów z EOG, lotów do EOG i lotów między dwoma państwami trzecimi w podziale na pary państw oraz dane dotyczące emisji podlegających obowiązkowi umorzenia jednostek emisji kwalifikujących się do CORSIA;		2) państw, między którymi loty podlegają obowiązkowi, o którym mowa w art. 97a ust. 2, lub 3) państw innych niż określone w pkt 2 – może złożyć do Krajowego ośrodka wniosek o publikację przez Komisję Europejską danych, o których mowa w ust. 2, na wyższym poziomie agregacji, jeżeli ich ujawnienie mogłoby stanowić naruszenie interesu handlowego tego operatora. 2. Wniosek może obejmować następujące dane: 1) w odniesieniu do pary lotnisk na terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego: a) emisje ze wszystkich lotów, b) łączną liczbę lotów, c) łączną liczbę pasażerów, d) rodzaje statków powietrznych; 2) w odniesieniu do operatora statków powietrznych: a) dane dotyczące emisji z lotów w obrębie terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, lotów z państw należących do Europejskiego Obszaru

(**) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz. Urz. UE L 250 z 30.09.2019, str. 10).”;

	(ii) kwotę wymogów dotyczących kompensacji obliczoną zgodnie z art. 12 ust. 8; (iii) kwotę i rodzaj jednostek na podstawie art. 11a wykorzystanych w celu zapewnienia zgodności z wymogami dotyczącymi kompensacji operatora statków powietrznych, o których mowa w pkt ii) niniejszej litery; (iv) ilość i typ wykorzystanych paliw, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie niniejszej dyrektywy lub które uprawniają operatora statku powietrznego do otrzymania przydziałów na podstawie art. 3c ust. 6. W odniesieniu do lit. a) i b) pierwszego akapitu, w szczególnych okolicznościach, gdy operator statków powietrznych prowadzi działalność w obrębie bardzo ograniczonej liczby par lotnisk, bardzo ograniczonej liczby par państw podlegających wymogom dotyczącym kompensacji lub w obrębie bardzo ograniczonej liczby par państw niepodlegających wymogom dotyczącym kompensacji, ten operator statków powietrznych może zwrócić się do administrującego państwa członkowskiego o to, by nie publikowało takich danych w odniesieniu do operatora statków powietrznych, wyjaśniając, dlaczego ich ujawnienie byłoby uznane za		Gospodarczego, lotów do państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego i lotów między dwoma państwami trzecimi w podziale na pary państw oraz dane dotyczące emisji podlegających obowiązkowi, o którym mowa w art. 97a ust. 2, b) wymogi dotyczące kompensacji w rozumieniu art. 2 pkt 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879 w danym roku obliczone zgodnie z przepisami tego rozporządzenia, c) liczbę i rodzaj jednostek, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 11a ust. 3 lub 8 dyrektywy 2003/87/WE, wykorzystanych w celu zapewnienia zgodności z wymogami, o których mowa w lit. b, d) ilość i typ wykorzystanych paliw, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2018/2066 lub które uprawniają operatora statku powietrznego do otrzymania uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego na podstawie przepisów rozdziału 7a. 3. Wniosek składa się na formularzu raportu na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 82.

	szkodzące jego interesom handlowym. W oparciu o taki wniosek administrujące państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o opublikowanie tych danych na wyższym poziomie agregacji. W sprawie takiego wniosku decyzję podejmuje Komisja.		4. Jeżeli Krajowy ośrodek uzna, że zawarte we wniosku uzasadnienie potrzeby publikacji danych, o których mowa w ust. 2, na wyższym poziomie agregacji jest niewystarczające, wzywa operatora statku powietrznego do jego uzupełnienia w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania. 5. Krajowy ośrodek przekazuje wniosek ministrowi właściwemu do spraw klimatu: 1) gdy uzasadnienie wniosku jest wystarczające; 2) po uzupełnieniu przez operatora statku powietrznego uzasadnienia wniosku; 3) po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 4. 6. Minister właściwy do spraw klimatu przekazuje wniosek Komisji Europejskiej w celu wydania decyzji, o której mowa w art. 14 ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE.”;
Art. 1 pkt 8	8) w art. 18a wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Jeżeli w dwóch pierwszych latach któregokolwiek okresu, o którym mowa w art. 13, żadna z przypisanych emisji lotniczych pochodzących z lotów wykonanych przez operatora statków powietrznych podlegającego przepisom ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu nie zostaje przypisana jego administrującemu państwu członkowskiemu, operator statków powietrznych	**N**	

	zostaje przeniesiony do innego administrującego państwa członkowskiego. Nowym administrującym państwem członkowskim jest państwo członkowskie z największą szacunkową ilością przypisanych emisji lotniczych pochodzących z lotów wykonywanych przez tego operatora statków powietrznych w dwóch pierwszych latach poprzedniego okresu.”; b) ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) od 2024 r. co najmniej raz na dwa lata aktualizuje wykaz w celu uwzględnienia operatorów statków powietrznych, którzy po tej dacie wykonywali działania lotnicze wymienione w załączniku I; w przypadku gdy dany operator statków powietrznych nie wykonywał działań lotniczych wymienionych w załączniku I przez cztery kolejne lata kalendarzowe poprzedzające aktualizację wykazu, operator ten nie zostaje uwzględniony w wykazie.”;		
Art. 1 pkt 9	9) w art. 25a wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Unia i jej państwa członkowskie nadal dążą do osiągnięcia porozumień w sprawie środków o charakterze globalnym mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, dostosowanych do celów rozporządzenia (UE) 2021/1119 i porozumienia	**T**	**Art. 1 pkt 34** 34) po art. 95a dodaje się art. 95b w brzmieniu: „Art. 95b. Przepisu art. 92 nie stosuje się do emisji pochodzących z lotów rozpoczynających się lub kończących na lotniskach znajdujących się na terytorium:

	paryskiego. W świetle takich porozumień Komisja rozważy, czy zmiany do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do operatorów statków powietrznych są konieczne.”; b) dodaje się ustępy w brzmieniu: „3. Komisja przyjmuje akt wykonawczy zawierający wykaz państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA do celów niniejszej dyrektywy, z poziomem bazowym z roku 2019 na lata 2021–2023 i z poziomem bazowym wynoszącym 85 % emisji z 2019 r. na każdy kolejny rok, począwszy od 2024 r. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2. 4. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3 w odniesieniu do emisji uwolnionych do dnia 31 grudnia 2026 r. z lotów do lub z państw wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu. 5. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3 w odniesieniu do emisji uwolnionych do dnia 31 grudnia 2026 r. z lotów między EOG a państwami, które nie są wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3		1) państw najsłabiej rozwiniętych zgodnie z listą ogłoszoną przez Komitet Polityki Rozwoju (CDP) przy Radzie Gospodarczej i Społecznej Organizacji Narodów Zjednoczonych, 2) małych rozwijających się państw wyspiarskich zgodnie z listą ogłaszaną przez Departament Spraw Gospodarczych i Społecznych (DESA) Organizacji Narodów Zjednoczonych – innych niż państwa wymienione w przepisach wydanych na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE.”;

	niniejszego artykułu, innych niż loty do Szwajcarii i do Zjednoczonego Królestwa. 6. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3 w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, innych niż państwa wymienione w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu i innych niż państwa, których PKB na mieszkańca jest co najmniej równy średniej unijnej. 7. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że dochodzi do znacznego zakłócenia konkurencji, takiego jak zakłócenie spowodowane stosowaniem przez państwo trzecie mechanizmu CORSIA w prawie krajowym w sposób mniej rygorystyczny lub brakiem egzekwowania przepisów CORSIA w jednakowy sposób wobec wszystkich operatorów statków powietrznych, ze szkodą dla operatorów statków powietrznych posiadających certyfikat przewoźnika lot niczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub zarejestrowanych w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, Komisja przyjmuje akty		

	wykonawcze zwalniające tych operatorów statków powietrznych z wymogów dotyczących kompensacji w odniesieniu do emisji z lotów do i z tych państw, jak określono w art. 12 ust. 9. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2. 8. W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, wykonuje loty między dwoma różnymi państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu, w tym loty między Szwajcarią, Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu, i państwa te zezwalają operatorom statków powietrznych na stosowanie jednostek innych niż wymienione w wykazie przyjętym na podstawie art. 11a ust. 8, Komisji powierza się uprawnienia do przyjęcia aktów wykonawczych zezwalających tym operatorom statków powietrznych na stosowanie jednostek dodatkowych w stosunku do jednostek		

	wymienionych w wykazie lub nieobjęcia ich warunkami określonymi w art. 11a ust. 2 i 3 w odniesieniu do emisji z tych lotów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;		
Art. 1 pkt 10	10) art. 28a i 28b otrzymują brzmienie: *„Artykuł 28a* **Odstępstwa mające zastosowanie przed obowiązkowym wdrożeniem globalnego środka rynkowego ICAO** 1. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 3, art. 14 ust. 3 i art. 16 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych przepisach za spełnione i nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do: a) wszystkich emisji z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG, z wyjątkiem lotów na lotniska znajdujące się w Zjednoczonym Królestwie lub Szwajcarii, w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2026 r., z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b; b) wszystkich emisji z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 TFUE a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. do	**T**	**Art. 1 pkt 25 i 38 lit. a i b** 25) w art. 85 w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) rozpoczynające się lub kończące się na lotniskach znajdujących się na terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego wykonywane do i z państw spoza tego obszaru, z wyłączeniem lotów rozpoczynających się na lotniskach znajdujących się na terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego i kończących się na lotniskach znajdujących się w Konfederacji Szwajcarskiej lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej,”; 38) w art. 141: a) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa w brzmieniu: „1aa. Przepisów rozdziału 12 w zakresie raportowania wielkości emisji, o którym mowa w art. 86, oraz rozliczania wielkości emisji, o którym mowa w art. 92, nie stosuje się do operacji lotniczych:

	dnia 31 grudnia 2023 r., z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b. Do celów art. 11a, 12 i 14 zweryfikowane emisje z lotów innych niż te, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, są uznawane za zweryfikowane emisje operatora statków powietrznych. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3 liczba przydziałów, które mają zostać sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie na okres od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2026 r., zostanie zmniejszona, aby odpowiadała odsetkowi przyznanych emisji lotniczych z lotów, do których nie mają zastosowania odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu. 3. Na zasadzie odstępstwa od art. 3g operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do przedkładania planów monitorowania określających środki służące monitorowaniu i zgłaszaniu emisji w odniesieniu do lotów, do których zastosowanie mają odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu. 4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3g, 12, 15 i 18a, w przypadku gdy dany operator statków powietrznych generuje emisje o całkowitej rocznej wartości nieprzekraczającej 25 000 ton CO2 lub gdy dany operator statków powietrznych generuje z lotów innych niż te, o których mowa w ust. 1 lit.		1) rozpoczynających się lub kończących się na lotniskach znajdujących się na terytorium państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, wykonywanych do i z państw spoza tego obszaru, w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2026 r.; […]” b) po ust. 1b dodaje się ust. 1ba w brzmieniu: „1ba. Przepisu ust. 1aa pkt 1 nie stosuje się do operacji lotniczych: 1) rozpoczynających się lub kończących się na terytorium państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub Konfederacji Szwajcarskiej, wykonywanych do i z lotnisk znajdujących się na terytorium Konfederacji Szwajcarskiej; 2) rozpoczynających się na terytorium państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, wykonywanych do lotnisk znajdujących się na terytorium Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.”

	a) i b) niniejszego artykułu, emisje o całkowitej rocznej wartości nieprzekraczającej 3 000 ton CO2, emisje te uznaje się za zweryfikowane, jeżeli zostały określone z wykorzystaniem narzędzia dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji, zatwierdzonego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 606/2010 (*)[5] i wypełnionego przez Eurocontrol danymi pochodzącymi z jego mechanizmu wspierającego ETS. Państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile procedury te zapewnią przynajmniej taką dokładność, jaką gwarantuje narzędzie dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji. 5. Ust. 1 niniejszego artykułu ma zastosowanie do państw, z którymi zawarto porozumienia na mocy art. 25 lub 25a, tylko zgodnie z warunkami takiego porozumienia. *Artykuł 28b* **Sprawozdawczość i dokonywany przez Komisję przegląd wdrażania globalnego środka rynkowego ICAO**		

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 606/2010 z dnia 9 lipca 2010 r. w sprawie zatwierdzenia uproszczonego narzędzia do szacowania zużycia paliwa przez operatorów statków powietrznych stanowiących niewielkie źródło emisji, opracowanego przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Dz. Urz. UE L 175 z 10.07.2010, str. 25).”;

	1. Przed dniem 1 stycznia 2027 r., a następnie co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach prowadzonych na forum ICAO z myślą o wdrożeniu globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., a zwłaszcza dotyczące: a) odpowiednich instrumentów ICAO, w tym norm i zalecanych metod postępowania, a także postępów we wdrażaniu wszystkich elementów zestawu środków ICAO na rzecz osiągnięcia ambitnego globalnego celu długoterminowego przyjętego na 41. sesji Zgromadzenia ICAO; b) zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka rynkowego, obejmujących możliwe zmiany poziomów bazowych; c) stworzenia globalnego rejestru; d) krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r.; e) poziomu udziału państw trzecich w kompensacjach na podstawie mechanizmu CORSIA, w tym skutków zgłaszanych przez nie zastrzeżeń co do takiego udziału; oraz f) innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym i mających zastosowanie		

	instrumentów, a także postępów w ograniczaniu całkowitego wpływu lotnictwa na zmianę klimatu. Zgodnie z globalnym przeglądem przewidzianym w porozumieniu paryskim Komisja przedłoży również sprawozdanie w sprawie środków służących osiągnięciu przez sektor lotnictwa ambitnego globalnego celu długoterminowego polegającego na ograniczeniu do 2050 r. do zera netto emisji CO2 pochodzących z lotnictwa ocenionych zgodnie z kryteriami, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–f). 2. Do dnia 1 lipca 2026 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym oceni integralność środowiskową globalnego środka rynkowego ICAO, w tym jego ogólną ambicję w odniesieniu do celów porozumienia paryskiego, poziom udziału w kompensacji na podstawie mechanizmu CORSIA, wykonalność, przejrzystość, kary za nieprzestrzeganie wymogów, procedury umożliwiające zaangażowanie obywateli, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady dotyczące wykorzystania biopaliw. Komisja opublikuje to sprawozdanie również do dnia 1 lipca 2026 r. 3. W trosce o zachowanie integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu sprawozdaniu Komisji, o		

	którym mowa w ust. 2, towarzyszyć będzie w odpowiednich przypadkach wniosek ustawodawczy dotyczący zmian w niniejszej dyrektywie w sposób spójny z celem porozumienia paryskiego dotyczącym temperatury, unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. i z celem polegającym na osiągnięciu najpóźniej do 2050 r. neutralności klimatycznej. Towarzyszący wniosek obejmie, w stosownych przypadkach, stosowanie EU ETS do lotów z lotnisk znajdujących się w państwach EOG na lotniska znajdujące się poza EOG od stycznia 2027 r. oraz wykluczy loty z lotnisk znajdujących się poza EOG, gdy sprawozdanie, o którym mowa w ust. 2 wykaże, że: a) do dnia 31 grudnia 2025 r. Zgromadzenie ICAO nie wzmocniło mechanizmu CORSIA z zamiarem osiągnięcia ambitnego globalnego celu długoterminowego zmierzającego do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego; lub b) według najnowszych dostępnych danych państwa wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na mocy art. 25a ust. 3, odpowiadają za mniej niż 70 % emisji z lotnictwa międzynarodowego. W stosownych przypadkach w celu uniknięcia podwójnego naliczania towarzyszący wniosek umożliwi również operatorom statków		

	powietrznych odliczanie kosztów poniesionych w związku z kompensacją CORSIA na tych trasach, aby uniknąć podwójnego obciążenia. Jeżeli warunki, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b) niniejszego ustępu, zostaną spełnione, w stosownych przypadkach wniosek zmieni niniejszą dyrektywę tak, by nadal stosować EU ETS wyłącznie do lotów w obrębie EOG, lotów do Szwajcarii i do Zjednoczonego Królestwa oraz do lotów do państw niewymienionych w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z art. 25a ust. 3.		
Art. 1 pkt 11	11) w art. 30 dodaje się ustęp w brzmieniu: „8. W 2026 r. Komisja uwzględni w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 10 ust. 5, następujące elementy: a) ocenę wpływu lotów na dystansach krótszych niż 1 000 km na środowisko i klimat oraz analizę możliwości ograniczenia tego wpływu, w tym analizę dostępnych alternatywnych rodzajów transportu publicznego i większego wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych; b) ocenę wpływu na środowisko i klimat lotów wykonywanych przez operatorów zwolnionych na podstawie pozycji „Lotnictwo” lit. h) lub k) w kolumnie „Działania” w tabeli w załączniku I oraz analizę możliwości ograniczenia tego wpływu; c) ocenę skutków społecznych niniejszej dyrektywy dla sektora lotnictwa, w tym dla	**N**	

	pracowników tego sektora i kosztów podróży lotniczych; i d) ocenę dostępności połączeń lotniczych w przypadku wysp i terytoriów oddalonych, z uwzględnieniem konkurencyjności i ucieczki emisji, a także wpływu na środowisko i klimat. Sprawozdanie przewidziane w art. 10 ust. 5 w stosownych przypadkach będzie również uwzględnione w przyszłym przeglądzie niniejszej dyrektywy.”;		
Art. 1 pkt 12	12) załączniki I i IV otrzymują brzmienie zgodne z załącznikiem do niniejszej dyrektywy	**N**	
Art. 2	*Artykuł 2* **Transpozycja** 1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 31 grudnia 2023 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.	**N**	

	2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.		
Art. 3	*Artykuł 3* **Wejście w życie** Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej	**N**	
Art. 4	*Artykuł 4* **Adresaci** Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	**N**	
Załącznik	1. W rubryce „Działania” w tabeli załącznika I do dyrektywy 2003/87/WE, w pozycji „Lotnictwo” wprowadza się następujące zmiany: a) po akapicie pierwszym wprowadza się akapit w brzmieniu: „Loty między lotniskami znajdującymi się w dwóch różnych państwach wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 oraz loty między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, oraz, do celów art. 12 ust. 6 i 8 oraz art. 28c, inne loty między lotniskami	**T**	**Art. 1 pkt 3 lit. a i b, pkt 4 lit. b i pkt 5 lit. c i e** 3) w art. 1 a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Ustawa określa zasady funkcjonowania systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz mechanizmu kompensacji i redukcji emisji tych gazów dla lotnictwa międzynarodowego.”, […] b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

	znajdującymi się w dwóch różnych państwach trzecich wykonywane przez operatorów statków powietrznych, którzy spełniają wszystkie następujące warunki: a) operatorzy statków powietrznych posiadają certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub są zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego; oraz b) generują oni roczne emisje CO2 przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg w trakcie lotów objętych zakresem niniejszego załącznika innych niż te, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego, od 1 stycznia 2021 r.; do celów tego punktu nie uwzględnia się emisji z następujących rodzajów lotów: (i) loty państwowe; (ii) loty z pomocą humanitarną; (iii) loty medyczne;		„2a. Mechanizm kompensacji i redukcji emisji dla lotnictwa międzynarodowego, zwany dalej „mechanizmem CORSIA”, obejmuje emisję gazów cieplarnianych z operacji CORSIA.”, 4) w art. 2 b) w pkt 3: – w lit. i wyrazy „30 000” zastępuje się wyrazami „50 000”, […] 5) w art. 3: c) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu: „12a) operacji CORSIA – rozumie się przez to lot międzynarodowy w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1879 z dnia 9 lipca 2024 r. ustanawiającego zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów mechanizmu CORSIA (Dz. Urz. UE L 2024/1879 z 10.07.2024), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2024/1879”, z wyłączeniem lotu: a) państwowego,

	(iv) loty wojskowe; (v) loty przeciwpożarowe; (vi) loty poprzedzające loty z pomocą humanitarną, medyczne lub przeciwpożarowe lub następujące po nich, pod warunkiem że loty te są wykonywane tym samym statkiem powietrznym i są wymagane do przeprowadzenia odnośnych działań humanitarnych, medycznych lub przeciwpożarowych lub do zmiany położenia statku powietrznego po tych działaniach, by mógł podjąć kolejne działania.”; b) pod lit. i) liczbę „30 000” zastępuje się liczbą „50 000”. 2. W części B załącznika IV do dyrektywy 2003/87/WE sekcja „Monitorowanie emisji ditlenku węgla” otrzymuje brzmienie: a) na końcu akapitu czwartego dodaje się następujące zdanie: „Współczynnik emisji dla nafty do silników odrzutowych (Jet A1 lub Jet A) wynosi 3,16 (t CO2/t paliwa).”; b) po akapicie czwartym wstawia się akapit w następującym brzmieniu:		b) z pomocą humanitarną, c) medycznego, d) wojskowego, e) przeciwpożarowego, f) poprzedzającego lot z pomocą humanitarną, medyczny lub przeciwpożarowy lub następującego po nich, wykonywanego tym samym statkiem powietrznym i wymaganego do przeprowadzenia tych działań humanitarnych, medycznych lub przeciwpożarowych lub do zmiany położenia statku powietrznego po tych działaniach, aby mógł podjąć kolejne działania;”, e) po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu: „13a) operatorze CORSIA – rozumie się przez to podmiot, który użytkuje samolot w czasie wykonywania operacji CORSIA, albo właściciela tego samolotu, w przypadku gdy podmiot ten nie jest znany lub nie został wskazany przez właściciela samolotu, jeżeli: a) posiada certyfikat upoważniający do wykonywania działalności gospodarczej z wykorzystaniem samolotów, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1

	„Do czasu przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej dyrektywy, emisje z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego wykorzystujących wodór ze źródeł odnawialnych zgodne z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001 uznaje się za zerowe dla stosujących je operatorów statków powietrznych.”.		ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, lub jest użytkownikiem statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 tej ustawy oraz b) podczas tych operacji łączna roczna wielkość emisji dwutlenku węgla (CO_2) przekracza 10 000 Mg przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5700 kg;”,

TYTUŁ WYKONYWANEGO AKTU PRAWNEGO	**Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1879 z dnia 9 lipca 2024 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów mechanizmu CORSIA (Dz. Urz. UE L 2024/1879 z 10.07.2024)**

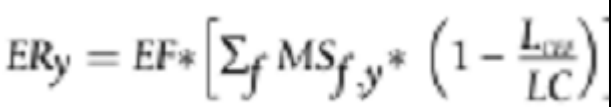
Jedn. red. rozporządzenia	**Treść przepisu UE**	**Konieczność wykonania (T/N)**	**Treść przepisu/ów aktu krajowego spełniających wymogi rozp. oraz uwagi i wyjaśnienia**
Art. 3	*Artykuł 3* **Roczne wymogi dotyczące kompensacji emisji CO_2**	**T**	**Art. 1 pkt 33 i art. 6** 33) po rozdziale 12 dodaje się rozdział 12a w brzmieniu: […]

	1) Co roku państwa członkowskie obliczają wymogi dotyczące kompensacji za poprzedni rok kalendarzowy w odniesieniu do lotów na trasach między państwem członkowskim a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, a także lotów pomiędzy państwami wymienionymi w tym akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE oraz lotów między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, z wyłączeniem tras zwolnionych z tych wymogów na podstawie art. 25a ust. 7 dyrektywy 2003/87/WE. 2) Co roku państwa członkowskie mogą obliczać wymogi dotyczące kompensacji za poprzedni rok kalendarzowy w odniesieniu do lotów międzynarodowych między lotniskiem znajdującym się w jednym z krajów i terytoriów zamorskich wymienionych w załączniku II do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej a lotniskiem znajdującym się w państwie członkowskim, innym z krajów i terytoriów zamorskich, Szwajcarii, Zjednoczonym Królestwie lub jednym z państw wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE.		Art. 97b. 1. Krajowy ośrodek dokonuje obliczeń rocznych wymogów dotyczących kompensacji, o których mowa w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w podziale na operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2. 2. Krajowy ośrodek przekazuje obliczenia, o których mowa w ust. 1, Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie do dnia 15 listopada każdego roku. 3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2, o rocznych wymogach dotyczących kompensacji za poprzedni rok kalendarzowy, w terminie wskazanym w art. 3 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879. […] **Art. 4.** W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176 i 607) w art. 21 po ust. 2f dodaje się ust. 2fa w brzmieniu: „2fa. Prezes Urzędu wykonuje zadania określone w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1685 i 1863 oraz z 2026 r. …).”.

	3) Co roku państwa członkowskie obliczają, w odniesieniu do każdego z operatorów statków powietrznych, którzy zgłosili emisje zgodnie z aktem delegowanym przyjętym na podstawie art. 28c dyrektywy 2003/87/WE, wymogi dotyczące kompensacji w danym roku, w okresie rozpoczynającym się w dniu 1 stycznia 2023 r. i kończącym się w dniu 31 grudnia 2026 r., przed rozważeniem wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA, w następujący sposób: *ORy = OEy * SGFy* gdzie: ORy = wymogi dotyczące kompensacji operatora statków powietrznych w danym roku *y*; OEy = emisje CO_2 operatora statków powietrznych z międzynarodowych lotów wykonanych w danym roku *y*; SGFy = sektorowy współczynnik wzrostu. Od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2026 r. państwa członkowskie uznają emisje CO_2 operatora statków powietrznych z danego roku *y* za emisje z lotów między państwem członkowskim a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, a także lotów między państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE oraz lotów między		

	Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE. Państwa członkowskie mogą dodatkowo uznać emisje CO_2 z danego roku *y* z lotów międzynarodowych, o których mowa w ust. 2. 4) Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do nowego operatora statków powietrznych przez 3 lata, począwszy od roku, w którym spełnia on wymogi definicji operatora statków powietrznych, lub do czasu, gdy jego roczne emisje CO_2 przekroczą 0,1 procent całkowitych emisji CO_2 z lotów międzynarodowych zgłoszonych ICAO i opublikowanych przez ICAO w 2019 r., w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Niniejszy artykuł stosuje się następnie do tych operatorów w kolejnym roku. 5) Do dnia 30 listopada 2024 r., 30 listopada 2025 r., 30 listopada 2026 r. i 30 listopada 2027 r. państwa członkowskie informują operatorów statków powietrznych, którzy zgłosili im emisje zgodnie z aktem delegowanym przyjętym na podstawie art. 28c dyrektywy 2003/87/WE, o ich wymogach dotyczących kompensacji za poprzedni rok.		
Art. 4	*Artykuł 4* **Całkowite ostateczne wymogi dotyczące kompensacji CO_2 za dany okres z uwzględnieniem redukcji wynikających z**	**T**	**Art. 1 pkt 33** 33) po rozdziale 12 dodaje się rozdział 12a w brzmieniu: […]

	wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA 1. Państwa członkowskie obliczają całkowite ostateczne wymogi dotyczące kompensacji CO_2 odrębnie dla okresów obejmujących lata 2021-2023 oraz lata 2024-2026. 2. Państwa członkowskie obliczają całkowite ostateczne wymogi dotyczące kompensacji CO_2 obowiązujące operatora statków powietrznych, po uwzględnieniu redukcji wynikających z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA, w następujący sposób: $FORc = (OR_1,c + OR_2,c + OR_3,c) - (ER_1,c + ER_2,c + ER_3,c)$ gdzie: FORc = całkowite ostateczne wymogi dotyczące kompensacji CO_2 obowiązujące operatora statków powietrznych w danym okresie *c*; ORy,c = wymogi dotyczące kompensacji obowiązujące operatora statków powietrznych w danym roku *y* (gdzie *y* = 1, 2 lub 3) okresu *c*; oraz ERy,c = redukcje wynikające z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA w danym roku *y* (gdzie *y* = 1, 2 lub 3) okresu *c*. 3. Przy obliczaniu redukcji wynikających z wykorzystania paliw kwalifikujących się w		Art. 97c. 1. Krajowy ośrodek dokonuje obliczeń całkowitych ostatecznych wymogów dotyczących kompensacji, o których mowa w art. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, dla danego okresu wskazanego w tym rozporządzeniu, w podziale na operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2. 2. Krajowy ośrodek przekazuje obliczenia, o których mowa w ust. 1, Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie do dnia 15 listopada roku następującego po ostatnim roku danego okresu wskazanego w rozporządzeniu Komisji (UE) 2024/1879. 3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje operatorów CORSIA, o których mowa w art. 97a ust. 2, o całkowitych ostatecznych wymogach w zakresie kompensacji za okres, o którym mowa w art. 4 ust. 7 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w terminie wskazanym w tym przepisie. Art. 97d. 1. Operator CORSIA może złożyć do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wniosek, o którym mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, w terminie do dnia 15 listopada roku następującego po ostatnim roku danego okresu wskazanego w tym rozporządzeniu. 2. Jeżeli operator CORSIA, o którym mowa w ust. 1, spełnił w okresie, którego dotyczy wniosek, warunek, o którym mowa w art. 4

	ramach mechanizmu CORSIA państwa członkowskie stosują następujący wzór:  gdzie: ERy = redukcje wynikające z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA w danym roku *y* (w tonach); EF = współczynnik emisji określony w tabeli 1 w załączniku III do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066 [5] ; $MS_{f,y}$ = całkowita masa paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA zgłoszona w danym roku *y* (w tonach) zgodnie z przepisami aktu delegowanego przyjętego na podstawie art. 28c dyrektywy 2003/87/WE; L_{CEF} = wartość emisji w całym cyklu życia paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w g CO_2e/MJ) zgłoszona zgodnie z przepisami aktu wykonawczego przyjętego na podstawie art. 28c dyrektywy 2003/87/WE; oraz		ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2024/1879, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje go o braku obowiązku kompensacji za ten okres, w terminie wskazanym w art. 4 ust. 7 tego rozporządzenia. Przepisu art. 97c ust. 3 nie stosuje się. […]

	LC = wartości bazowe emisji w całym cyklu życia paliwa lotniczego, wynoszące 89 g CO_2e/MJ w przypadku paliwa do silników odrzutowych Jet-A, paliwa Jet-A1 lub paliwa Jet-B oraz wynoszące 95 g CO_2e/MJ w przypadku benzyny lotniczej. 4. W przypadku gdy suma wymogów dotyczących kompensacji obowiązujących operatora statków powietrznych w ciągu 3 lat danego okresu (OR1,C + OR2,C + OR3,C) wynosi mniej niż 3 000 ton CO_2, państwa członkowskie mogą, na wniosek operatora statków powietrznych, nie obliczać dla tego operatora wymogów dotyczących kompensacji za ten okres. 5. W przypadku gdy całkowity ostateczny wymóg dotyczący kompensacji CO_2 obowiązujący operatora statków powietrznych w okresie (FORc) jest ujemny, operatora tego nie obowiązują wymogi dotyczące kompensacji za ten okres. Ujemnych wymogów dotyczących kompensacji nie przenosi się na kolejny okres. 6. Całkowite ostateczne wymogi dotyczące kompensacji CO_2 obowiązujące operatora statków powietrznych w danym okresie (FORc) zaokrągla się w górę do najbliższej tony CO_2. 7. Państwa członkowskie informują operatora statków powietrznych o obowiązujących go całkowitych ostatecznych wymogach dotyczących kompensacji CO_2 do dnia 30 listopada 2024 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2021-2023 oraz do dnia 30 listopada 2027 r.		

	w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2024-2026.		

TYTUŁ WYKONYWANEGO AKTU PRAWNEGO	**Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2025/927 z dnia 20 maja 2025 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego i uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 (Dz. Urz. UE L 2025/927 z 31.07.2025)**

Jedn. red. rozporządzenia	**Treść przepisu UE**	**Konieczność wykonania (T/N)**	**Treść przepisu/ów aktu krajowego spełniających wymogi rozp. oraz uwagi i wyjaśnienia**
Art. 7	1. W przypadku gdy ilość w ramach całkowitego ostatecznego wymogu kompensacji CO_2 zgłoszona przez państwa członkowskie zgodnie z art. 4 ust. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879 nie jest równa zeru, operatorzy statków powietrznych przedkładają swojemu administrującemu państwu członkowskiemu raport na temat anulowania jednostek emisji, który jest weryfikowany zgodnie z art. 8 niniejszego rozporządzenia, oraz kopię powiązanego sprawozdania z weryfikacji do dnia	**T**	**Art. 1 pkt 33** 33) po rozdziale 12 dodaje się rozdział 12a w brzmieniu: […] Art. 97e. 1. Krajowy ośrodek przekazuje ministrowi właściwemu do spraw klimatu oraz Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie do dnia 15 lipca każdego roku, dane, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927.

	30 kwietnia 2025 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2021–2023 oraz do dnia 30 kwietnia 2028 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2024–2026. 2. Raport na temat anulowania jednostek emisji zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. 3. Aby można było zaraportować jednostki emisji jako anulowane, operatorzy statków powietrznych anulują jednostki emisji w rejestrze wyznaczonym przez program jednostek emisji i zwracają się do każdego rejestru programu jednostek emisji o udostępnienie na ogólnodostępnej stronie internetowej rejestru informacji na temat każdej anulowanej jednostki emisji operatora statków powietrznych w danym okresie CORSIA. W przypadku każdej partii anulowanych jednostek emisji informacje obejmują co najmniej skonsolidowane informacje identyfikacyjne wymienione w pkt 5 lit. a)–i) oraz l) załącznika III do niniejszego rozporządzenia. Artykuł 9 Przekazywanie danych przez państwa członkowskie do ICAO 1. Aby ułatwić obliczanie sektorowego współczynnika wzrostu, państwa członkowskie do dnia 31 lipca każdego roku przekazują Sekretariatowi ICAO odpowiednie dane, które zostały zaraportowane zgodnie z art. 14		2. Dane, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminie do dnia 31 lipca każdego roku: 1) minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Komisji Europejskiej; 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). 3. W przypadku, o którym mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, przepisy ust. 1 i 2 oraz art. 86 ust. 1, 2 i 5–10 stosuje się odpowiednio. Art. 97f. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wykazy, o których mowa w art. 3 ust. 3 oraz art. 6 ust. 8 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminach, o których mowa w tych przepisach. Art. 97g. Operator CORSIA przedkłada Krajowemu ośrodkowi raport na temat anulowania jednostek emisji, o którym mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, wraz ze sprawozdaniem z jego weryfikacji, w przypadku oraz w terminie, o których mowa w tym przepisie. Art. 97h. 1. Krajowy ośrodek przekazuje informacje, o których mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927,

	dyrektywy 2003/87/WE i zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Przed przekazaniem tych danych właściwe organy przeprowadzają kontrole rzędu wielkości danych, które mają być przekazane. Jednocześnie państwa członkowskie przekazują te dane Komisji. W stosownych przypadkach takie istotne dane zawierają co najmniej informacje wymienione w załączniku V do niniejszego rozporządzenia. 2. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja może zwrócić się o pomoc do Eurocontrol w celu poprawy dokładności danych dotyczących emisji, mając na uwadze ich przekazanie zgodnie z ust. 1. 3. Jeżeli właściwe państwo członkowskie, weryfikator lub operator statków powietrznych odkryje błąd w danych zaraportowanych przez operatora statków powietrznych, a zaraportowane dane zostały już przekazane zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, państwo członkowskie aktualizuje te dane w celu skorygowania błędu. Państwo członkowskie ocenia wszelkie skutki w odniesieniu do obowiązujących operatora statków powietrznych wymogów dotyczących kompensacji obliczonych zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879 w poprzednich latach i w razie potrzeby dokonuje korekty w celu zrekompensowania błędu w okresie CORSIA, w którym wykryto błąd.		ministrowi właściwemu do spraw klimatu oraz Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie do dnia 15 lipca roku wskazanego w tym przepisie. 2. Informacje, o których mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/927, w terminie wskazanym w tym przepisie: 1) minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Komisji Europejskiej; 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazuje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).”;

	4. Państwa członkowskie przekazują Sekretariatowi ICAO informacje na temat anulowania jednostek emisji do dnia 31 lipca 2025 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2021–2023 oraz do dnia 31 lipca 2028 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2024–2026. Przed przekazaniem tych danych właściwe organy przeprowadzają kontrole rzędu wielkości danych, które mają być przekazane. Jednocześnie państwa członkowskie przekazują te dane Komisji. Przekazane dane zawierają co najmniej informacje wymienione w załączniku VI.		

TYTUŁ WYKONYWANEGO AKTU PRAWNEGO	**Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2025/723 z dnia 6 lutego 2025 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady poprzez ustanowienie szczegółowych zasad corocznego obliczania różnic w cenie między kwalifikującymi się paliwami lotniczymi a naftą kopalną oraz przydzielania uprawnień w ramach EU ETS na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych (Dz. Urz. UE L 2025/723 z 16.04.2025).**

Jedn. red. rozporządzenia	**Treść przepisu UE**	**Konieczność wykonania (T/N)**	**Treść przepisu/ów aktu krajowego spełniających wymogi rozp. oraz uwagi i wyjaśnienia**

Art. 3	*Artykuł 3* **Wniosek o przydział uprawnień na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze** 1. Operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze ubiegają się o przydział uprawnień na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych poprzez zgłoszenie zweryfikowanych ilości kwalifikujących się paliw lotniczych wykorzystanych w poprzednim roku sprawozdawczym w rocznym raporcie na temat wielkości emisji, zgodnie z art. 54a rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066. 2. W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze postanowią nie ubiegać się o przydział uprawnień na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych, wskazują tę decyzję w rocznym raporcie na temat wielkości emisji. 3. Wniosek jest ważny pod warunkiem że roczny raport na temat wielkości emisji zostanie przedłożony właściwemu organowi do dnia 31 marca kolejnego roku następującego po okresie sprawozdawczym zgodnie z art. 68 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066.	**T**	**Art. 1 pkt 12** 12) po art. 48 dodaje się rozdział 7a w brzmieniu: „Rozdział 7a Przydział uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikujących się paliw lotniczych w latach 2024–2030 Art. 48a. 1. Operator statku powietrznego wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze może wystąpić z wnioskiem o przydział uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem w poprzednim roku kalendarzowym kwalifikującego się paliwa lotniczego. 2. Wniosek składa się do Krajowego ośrodka na formularzu raportu na temat wielkości emisji, o którym mowa w art. 82. Art. 48b. 1. Uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego nie przydziela się w odniesieniu do emisji z operacji lotniczych, które nie podlegają obowiązkowi rozliczenia wielkości emisji, o którym mowa w art. 80 ust. 2. 2. Uprawnienia do emisji przydzielone w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego dotyczą operacji lotniczych wykonywanych w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

Art. 6	*Artykuł 6* **Obliczanie liczby uprawnień, które mają zostać przydzielone operatorom statków powietrznych wykonującym zarobkowe przewozy lotnicze** 1. Właściwe organy określają zapotrzebowanie na uprawnienia dla każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze, w odniesieniu do którego są organem administrującym. Zapotrzebowanie oblicza się jako sumę zapotrzebowania ustalonego zgodnie z ust. 2 lub 3, stosownie do przypadku, dotyczącego każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego lub każdej podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego wymienionej w załączniku, których cenę ustalono na podstawie art. 4 ust. 2, i zaokrągla się w dół do najbliższej liczby całkowitej. 2. Zapotrzebowanie na uprawnienia przydzielane z tytułu korzystania z każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego lub każdej podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego wymienionej w załączniku, których cenę ustalono zgodnie z art. 4 ust. 2 i które uzupełniano w portach lotniczych określonych w art. 3c ust. 6 akapit trzeci lit. c) dyrektywy 2003/87/WE, ustala się w odniesieniu do każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze przy użyciu następującego wzoru:	**T**	**Art. 1 pkt 12** 12) po art. 48 dodaje się rozdział 7a w brzmieniu: […] Art. 48c. 1. Krajowy ośrodek określa liczbę uprawnień do emisji w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego w odniesieniu do operatora statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2025/723 i przekazuje informację o tej liczbie ministrowi właściwemu do spraw klimatu w celu jej zgłoszenia Komisji Europejskiej. 2. Minister właściwy do spraw klimatu przekazuje Krajowemu ośrodkowi informację o zaakceptowanej przez Komisję Europejską ostatecznej liczbie uprawnień do emisji, o których mowa w ust. 1, albo o potrzebie zastosowania współczynnika redukcji przydziału, o którym mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/723. 3. W przypadku zastosowania współczynnika redukcji przydziału, o którym mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/723, Krajowy ośrodek oblicza ostateczną liczbę uprawnień do emisji, o których mowa w ust. 1, i przekazuje informację o tej liczbie ministrowi właściwemu do spraw klimatu w celu jej zgłoszenia Komisji Europejskiej.

	$$\text{Przydział (y)} = \frac{\text{wykorzystane paliwo (y)} \times \text{różnica w cenie (y)}}{\text{cena uprawnienia}}$$ gdzie: wykorzystane = ilość niemieszanego kwalifikującego się paliwa lotniczego *y* lub podkategorii kwalifikującego paliwo (y) się paliwa lotniczego *y* wymienionej w załączniku, podana w rocznym raporcie na temat wielkości emisji i wyrażona w tonach; różnica w cenie (y) = różnica w cenie między kwalifikującym się paliwem lotniczym *y* lub podkategorią kwalifikującego się paliwa lotniczego *y* wymienioną w załączniku a paliwem kopalnym, określona zgodnie z art. 4 ust. 1 i wyrażona w EUR za tonę; cena uprawnienia = średnia cena uprawnień określona zgodnie z art. 4 ust. 5, wyrażona w EUR za uprawnienie. 3. Zapotrzebowanie na uprawnienia przydzielane z tytułu korzystania z każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego lub każdej podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego wymienionej w załączniku, których cenę ustalono zgodnie z art. 4 ust. 2 i które uzupełniano w portach lotniczych innych niż porty lotnicze określone w art. 3c ust. 6 akapit trzeci lit. c) dyrektywy 2003/87/WE, ustala się w odniesieniu do każdego		4. Minister właściwy do spraw klimatu ogłasza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra informację o ostatecznej liczbie uprawnień do emisji przydzielonych operatorom statków powietrznych w związku z wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego na dany rok. […]

	operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze przy użyciu następującego wzoru: $$\text{Przydział (y)} = \frac{\text{wykorzystane paliwo (y) x różnica w cenie (y) x poziom wsparcia w ramach EU ETS (y)}}{\text{cena uprawnienia}}$$ gdzie: wykorzystane paliwo (y) = ilość niemieszanego kwalifikującego się paliwa lotniczego *y* lub podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego *y* wymienionej w załączniku, podana w rocznym raporcie na temat wielkości emisji i wyrażona w tonach; różnica w cenie (y) = różnica w cenie między kategorią kwalifikującego się paliwa lotniczego *y* lub podkategorią kwalifikującego się paliwa lotniczego *y* wymienioną w załączniku a paliwem kopalnym, określona zgodnie z art. 4 ust. 2 i wyrażona w EUR za tonę; cena uprawnienia = średnia cena uprawnień określona zgodnie z art. 4 ust. 5, wyrażona w EUR za uprawnienie; poziom wsparcia w ramach = udział różnicy w cenie, która ma zostać pokryta w odniesieniu do kategorii kwalifiku- EU ETS (y) jącego się paliwa lotniczego *y*, jak określono w art. 3c ust. 6 akapit trzeci dyrektywy 2003/87/WE.		

	4. Do dnia 15 czerwca każdego roku właściwe organy przekazują Komisji następujące informacje w odniesieniu do każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze, który złożył wniosek o przydział: a) nazwę i identyfikator w ramach ETS operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze; b) ilość kwalifikującego się paliwa lotniczego w podziale na kategorie objętą wnioskiem, wyrażoną w tonach; c) zapotrzebowanie na przydział uprawnień obliczone zgodnie z ust. 1, 2 i 3. 5. Komisja agreguje całkowite zapotrzebowanie na przydział uprawnień i ocenia, czy zapotrzebowanie w danym roku nie jest wyższe niż liczba uprawnień pozostała z liczby zarezerwowanej w tym celu zgodnie z art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE. Jeżeli całkowite zapotrzebowanie na przydział uprawnień w danym roku przekracza dostępność uprawnień, Komisja oblicza współczynnik redukcji przydziału. Współczynnik ten stosuje się w sposób jednolity względem wszystkich operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze, których dotyczy przydział na dany rok, w celu określenia ostatecznego przydziału uprawnień w odniesieniu do każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze. Współczynnik redukcji przydziału oblicza się przy użyciu następującego wzoru:		

	$$\text{Współczynnik redukcji przydziału} = \frac{\text{zarezerwowane uprawnienia pozostałe w roku y}}{\text{całkowite zapotrzebowanie na uprawnienia w roku y}}$$ Komisja informuje właściwe organy o konieczności zastosowania współczynnika redukcji przydziału i wskazuje wartość obliczonego współczynnika redukcji. Na podstawie tych informacji właściwe organy ponownie obliczają ostateczny przydział przypadający na operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze i powiadamiają o tym Komisję. Ostateczny przydział przypadający na operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze zaokrągla się w dół do najbliższej liczby całkowitej. 6. Do dnia 31 sierpnia każdego roku Komisja przyjmuje decyzję wskazującą przydział uprawnień przypadający na operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze na podstawie otrzymanych powiadomień, informuje o tym odpowiednie właściwe organy i, w stosownych przypadkach, wprowadza zmiany do rejestru Unii ustanowionego na podstawie art. 19 dyrektywy 2003/87/WE oraz do rejestru transakcji, o którym mowa w art. 20 tej dyrektywy.		

L.p.	Jedn. Red.	Treść przepisu projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Zmiany w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1685 i 1863)			
1	Art. 1 pkt 1 i 2	1) w odnośniku nr 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 275 z 25.10.2003, str. 32, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 7, str. 631, Dz. Urz. UE L 338 z 13.11.2004, str. 18);”;	Dostosowanie odnośnika w związku ze zmianą Zasad techniki prawodawczej.
2	Art. 1 pkt 6 lit. a oraz pkt 13 lit. a i b	6) w art. 4 w pkt 1: a) lit. a otrzymuje brzmienie: „a) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2830 z dnia 17 października 2023 r. uzupełniającego dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady przez ustanowienie przepisów dotyczących harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych (Dz. Urz. UE L 2023/2830 z 20.12.2023), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/2830,” 13) w art. 49: (…) b) w ust. 3 wyrazy „nr 1031/2010” zastępuje się wyrazami „2023/2830”, c) w ust. 4 wyrazy „1031/2010” zastępuje się wyrazami „2023/2830”,	Dostosowanie odesłań w związku z uchyleniem rozporządzenia Komisji (UE) nr 1031/2010 z dnia 12 listopada 2010 r. w sprawie harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych na mocy dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu

			Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, do którego dotychczas odsyłały przepisy.
3	Art. 9	**Art. 9.** Do postępowań w sprawie wymierzenia opłaty, o której mowa w art. 273 ust. 1 pkt 1a ustawy zmienianej w art. 3, w przypadku uprawnień do emisji wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na rachunek w rejestrze Unii na zasadach określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się art. 288 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 3.	Przepis dotyczący stosowania formy decyzji administracyjnej w stosunku do postępowań dot. wymierzenia opłaty za wydane uprawnienia przed dniem wejścia w życie ustawy.
Zmiany w ustawie z dnia 21 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425 oraz z 2025 r. poz. 1863)			
4	art. 2	**Art. 2.** W ustawie z dnia 21 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425 oraz z 2025 r. poz. 1863) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 2 w ust. 1 pkt 13 otrzymuje brzmienie: „13) wykonywanie zadań, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1685 i 1863), w zakresie: a) przeprowadzania kontroli w zakresie emisji gazów cieplarnianych objętych systemem i mechanizmem CORSIA oraz	Zmiana wynikowa dotycząca uregulowania kwestii kosztów związanych z czynnością zastępczego szacowania wielkości emisji z operacji lotniczej, z operacji CORSIA, skutków

		b) szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2);"; 2) w art. 4a w ust. 1a uchyla się pkt 3; 3) w art. 18: a) ust. 1a i 2 otrzymują brzmienie: „1a. Koszty oszacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), o którym mowa w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, ponosi prowadzący instalację, operator statku powietrznego, operator CORSIA. 2. Wysokość kosztów, o których mowa w ust. 1 i 1a, ustala, w drodze decyzji, organ Inspekcji Ochrony Środowiska stwierdzający naruszenie wymagań ochrony środowiska albo dokonujący oszacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2).", b) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), o którym mowa w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych.".	innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2).
	Zmiany w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.)		
5	Art. 3	**Art. 3.** W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 274 ust. 1a otrzymuje brzmienie:	Zmiany wynikowe związane z uchyleniem przepisów dot. przydziału uprawnień dla operatorów lotniczych.

		„1a. Wysokość opłaty za korzystanie ze środowiska w przypadku uprawnień do emisji wydanych na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych ustala się jako iloczyn liczby uprawnień do emisji wydanych w danym roku na rachunek posiadania operatora w rejestrze Unii, o którym mowa w art. 8 ust. 1 tej ustawy, i obowiązującej stawki opłat za wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza w zakresie emisji dwutlenku węgla w roku, w którym wydano uprawnienia do emisji.”; 2) w art. 285b w ust. 1 i w ust. 3 skreśla się wyrazy „albo operator statku powietrznego”; 3) w art. 286 w ust. 3 w pkt 2 skreśla się wyrazy „informacji, o której mowa w art. 48 ust. 1 pkt 2 tej ustawy, lub”	
Zmiany w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2026 r. poz. 526)			
6	Art. 5 pkt 1 lit. a	w art. 3 w ust. 2 w pkt 10: 1) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „administrowanie systemem handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, oraz wykonywanie zadań związanych z mechanizmem CORSIA, o którym mowa w tej ustawie, w szczególności:”, 2) lit. c otrzymuje brzmienie:	Zmiana wynikowa w zakresie wskazania dodatkowych obowiązków Krajowego ośrodka w związku z operacjami CORSIA.

		„c) prowadzenie, w postaci elektronicznej, bazy danych zawierającej informacje o operatorach statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze objęte systemem oraz operacje CORSIA, niezbędne do monitorowania sposobu wywiązania się przez operatorów statków powietrznych z obowiązków związanych z uczestnictwem w systemie oraz mechanizmie CORSIA,”, 3) lit. f otrzymuje brzmienie: „f) opiniowanie planów monitorowania, dokumentów uzupełniających i informacji, o których mowa w art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, oraz uproszczonych planów monitorowania, o których mowa w art. 74 ust. 2 tej ustawy,”, 4) lit. q otrzymuje brzmienie: „q) sporządzanie wykazów prowadzących instalacje oraz operatorów statków powietrznych, którzy naruszyli obowiązki związane z uczestnictwem w systemie, i przekazywanie ich właściwym organom, stosownie do art. 94, art. 96 i art. 97 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych;”;	
7	Art. 10	**Art. 10.** Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 18 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 2 tracą moc z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 18 ust. 3 tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak niepóźniej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	Przepis o zachowaniu w mocy przez 12 miesięcy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 18 ust. 3 ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska.

8	Art. 11	**Art. 11.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	Przepis określa standardowy termin wejścia w życie ustawy.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie warunków i sposobu ustalania kosztów kontroli i szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2)

Na podstawie art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425, z 2025 r. poz. 1863 oraz z 2026 r. poz. …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki i sposób ustalania kosztów ponoszonych w związku z prowadzeniem:

1) kontroli przestrzegania wymagań ochrony środowiska;
2) szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2), o którym mowa w ustawie z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1685 i 1863 oraz z 2026 r. poz. …).

§ 2. 1. Koszty ponoszone w związku z prowadzeniem kontroli przestrzegania wymagań ochrony środowiska ustala się jako sumę kosztów analiz i wykonania pomiarów, w tym pobierania próbek, na podstawie których stwierdzono naruszenie wymagań ochrony środowiska.

2. Koszty analiz i wykonania pomiarów, w tym pobierania próbek, ustala się jako iloczyn:

1) w przypadku analiz – stawki jednostkowej, stanowiącej równowartość 2 % przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w czwartym kwartale roku poprzedzającego dzień zakończenia pobierania próbek, których dotyczy analiza, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1749 oraz z 2026 r. poz. 26 i 425),

---

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

2) w przypadku wykonania pomiarów, w tym pobierania próbek – stawki jednostkowej, stanowiącej równowartość 2 % przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w czwartym kwartale roku poprzedzającego dzień zakończenia poszczególnej czynności związanej z wykonaniem pomiarów, w tym pobierania próbek, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych

– oraz współczynnika odpowiadającego poszczególnej czynności związanej z analizą albo wykonaniem pomiarów, w tym pobieraniu próbek.

3. Wykaz współczynników odpowiadających poszczególnym czynnościom związanym z analizą albo wykonaniem pomiarów, w tym pobieraniu próbek, określa załącznik do rozporządzenia.

4. Koszty analiz i wykonania pomiarów, w tym pobierania próbek, dla których w załączniku do rozporządzenia nie określono współczynnika, ustala się w sposób określony w ust. 2, przyjmując współczynnik dla czynności wykonywanej tą samą lub zbliżoną metodą.

§ 3. 1. Koszty ponoszone w związku z prowadzeniem szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) ustala się jako iloczyn:

1) stawki jednostkowej, stanowiącej równowartość 2 % przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w czwartym kwartale roku poprzedzającego dzień zakończenia czynności szacowania wielkości emisji, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, oraz
2) liczby godzin przepracowanych przez inspektora, o którym mowa w art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, w związku z wykonywaniem czynności szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA, albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2); rozpoczętą godzinę pracy liczy się jako godzinę pełną.

2. W przypadku wykonywania czynności szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) przez więcej niż jednego inspektora, o którym mowa w art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, koszty ponoszone w związku z prowadzeniem szacowania wielkości emisji ustala się jako sumę kosztów ponoszonych w związku z

prowadzeniem szacowania wielkości emisji lub skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) przez poszczególnych inspektorów, ustalonych zgodnie z ust. 1.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.[2)]

MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA

w porozumieniu:
MINISTER FINANSÓW I GOSPODARKI

[2)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2016 r. w sprawie warunków i sposobu ustalania kosztów kontroli i szacowania wielkości emisji z instalacji albo z operacji lotniczej (Dz. U. poz. 1180), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 10 ustawy z dnia ... o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa (Dz. U. poz. …).

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

WYKAZ WSPÓŁCZYNNIKÓW ODPOWIADAJĄCYCH POSZCZEGÓLNYM CZYNNOŚCIOM ZWIĄZANYM Z ANALIZĄ ALBO WYKONANIEM POMIARÓW, W TYM POBIERANIU PRÓBEK

1. Analizy biologiczne i fizykochemiczne

Lp.	Wykaz czynności	Wielkość współczynnika dotyczącego:			
		wody lub ścieków	gruntów, roślin lub odpadów	powietrza	gazów odlotowych i pyłów
1	2	3	4	5	6
1.1	Oznaczenie makrobentosu	3,0			
1.2	Oznaczenie peryfitonu	1,5			
1.3	Oznaczenie fitoplanktonu	1,5			
1.4	Oznaczenie sestonu	1,5			
1.5	Oznaczenie suchej masy sestonu	0,5			
1.6	Oznaczenie zooplanktonu	1,5			
1.7	Oznaczenie miana Clostridium perfringens	1,5	1,5		
1.8	Oznaczenie mikrobentosu	1,5			
1.9	Oznaczenie miana Coli	2,0	2,0		
1.10	Określenie biocenozy osadu czynnego	2,0			
1.11	Oznaczenie liczby bakterii w powietrzu atmosferycznym			1,5	
1.12	Oznaczenie bakterii grupy coli lub grupy coli typu fekalnego metodą filtrów membranowych	2,0			
1.13	Oznaczenie bakterii	1,5	1,5		

	termofilnych				
1.14	Oznaczenie biomasy fitoplanktonu	1,5			
1.15	Oznaczenie biomasy zooplanktonu	1,5			
1.16	Oznaczenie biomasy makrobentosu	1,5			
1.17	Oznaczenie chlorofilu „a” i feopigmentów	1,0			
1.18	Oznaczenie indeksów osadu czynnego	1,0			
1.19	Oznaczenie opadu pyłu			0,5	
1.20	Oznaczenie pyłu zawieszonego ogółem			1,5	1,5
1.21	Oznaczenie pyłu zawieszonego PM10			1,5	1,5
1.22	Oznaczenie pyłu całkowitego			2,0	2,0
1.23	Oznaczenie węgla elementarnego (sadzy)			2,0	2,0
1.24	Oznaczenie potencjału redox	0,3	0,3		
1.25	Oznaczenie mętności	0,2			
1.26	Oznaczenie barwy	0,2			
1.27	Oznaczenie gęstości	0,4	0,4		
1.28	Oznaczenie kwasowości-zasadowości	0,3	0,3		
1.29	Oznaczenie twardości ogólnej	0,3	0,3		
1.30	Oznaczanie wilgotności (zawartości suchej masy)		1,0	1,0	1,0
1.31	Oznaczenie substancji rozpuszczonych lub suchej pozostałości	1,0	1,0		

1.32	Oznaczenie substancji rozpuszczonych mineralnych lub suchej pozostałości mineralnej	1,0	1,0		
1.33	Oznaczenie zawiesiny łatwo opadającej	0,2			
1.34	Oznaczenie zawiesiny ogólnej	1,0			
1.35	Oznaczenie zawiesiny ogólnej mineralnej	1,0			
1.36	Oznaczenie zagniwalności	0,5			
1.37	Oznaczenie zapachu	0,2	0,2		
1.38	Oznaczenie zawartości substancji organicznej	1,0	1,0		
1.39	Oznaczenie ekstraktu eterowego	1,0	1,0		
1.40	Oznaczenie detergentów anionowych lub kationowych	1,5	1,5		
1.41	Oznaczenie indeksu fenolowego	1,5	1,5		
1.42	Oznaczenie węgla organicznego lub całkowitego	1,0	2,0		
1.43	Oznaczenie BZT_5	1,0			
1.44	Oznaczenie chemicznego zapotrzebowania tlenu – ChZT metodą nadmanganianową	0,5	0,5		
1.45	Oznaczenie chemicznego zapotrzebowania tlenu – ChZT metodą dwuchromianową	1,0	1,0		
1.46	Oznaczenie azotu amonowego	0,5	0,5	0,5	0,5
1.47	Oznaczenie azotu azotanowego	0,5	0,5	0,5	0,5
1.48	Oznaczenie azotu azotynowego	0,5	0,5	0,5	0,5
1.49	Oznaczenie azotu Kjeldahla	1,5	1,5		
1.50	Oznaczenie azotu ogólnego (jako sumy)	2,5	2,5		

1.51	Oznaczenie chlorków	0,3	0,3		
1.52	Oznaczenie chloru wolnego	0,5	0,5		1,0
1.53	Oznaczenie chlorowodoru			2,0	2,0
1.54	Oznaczenie fosforanów	0,5	0,5		
1.55	Oznaczenie fosforu ogólnego	1,5	1,5		
1.56	Oznaczenie fluoru			2,0	2,0
1.57	Oznaczenie fluorków	1,0	1,0		
1.58	Oznaczenie cyjanków	1,5	1,5	1,5	1,5
1.59	Oznaczenie siarczanów metodą turbidymetryczną	0,5	0,5		
1.60	Oznaczenie siarczanów metodą wagową	1,0	1,0		
1.61	Oznaczenie kwasu siarkowego			2,0	2,0
1.62	Oznaczenie siarkowodoru (siarczków)	1,0	1,0	2,0	2,0
1.63	Oznaczenie dwusiarczku węgla			2,0	2,0
1.64	Oznaczenie pojedynczego anionu lub kationu metodą elektroforezy lub chromatografii jonowej	0,30			
1.65	Oznaczenie pojedynczego metalu – spektrometrycznie	0,5	0,5	0,5	0,5
1.66	Oznaczenie aldehydu mrówkowego	1,0	1,0	1,0	1,0
1.67	Oznaczenie pojedynczego węglowodoru metodą chromatograficzną	4,0	4,0	4,0	4,0
1.68	Oznaczenie pojedynczego związku z grupy WWA, PCB lub związków chloroorganicznych z jednego podania próbki do badań	3,0	3,0	3,0	3,0

1.69	Oznaczenie substancji ropopochodnych	2,0	2,0	2,0	2,0
1.70	Oznaczenie pojedynczego związku organicznego innego niż wymienione w lp. 1.66 i 1.67 – metodą chromatograficzną	4,0	4,0	4,0	4,0
1.71	Oznaczenie stężenia masowego całkowitego węgla organicznego – metodą ciągłej detekcji płomieniowo-jonizującej				4,0
1.72	Chromatograficzna analiza identyfikacyjna	8,0	8,0	8,0	8,0
1.73	Analiza identyfikacyjna metodą ICP	4,0	4,0	4,0	4,0
1.74	Sporządzenie wyciągu wodnego		1,0		
1.75	Przygotowanie próbki – mineralizacja lub ekstrakcja	1,0	2,0	1,0	1,0
1.76	Oznaczenie dwutlenku siarki – manualnie			0,5	0,5
1.77	Oznaczenie tlenków azotu – manualnie			0,5	0,5
1.78	Oznaczenie dwutlenku węgla – manualnie			1,0	1,0
1.79	Oznaczenie tlenku węgla – manualnie			1,0	1,0
1.80	Oznaczenie tlenu (orsat)			1,0	1,0
1.81	Obliczenie wyników oraz sporządzenie sprawozdania z wykonanych analiz	4,0	4,0	4,0	4,0

2. Pomiary

Lp.	Wykaz czynności	Wielkość współczynnika dotyczącego:					
		wody lub ścieków	gruntów, roślin lub odpadów	powietrza	gazów odlotowych i pyłów	hałasu	pól elektromagnetycznych
1	2	3	4	5	6	7	8
2.1	Pomiar ilości odprowadzanych ścieków metodą objętościową	0,5					
2.2	Pomiar ilości odprowadzanych ścieków metodą pływakową	0,5					
2.3	Pomiar ilości odprowadzanych ścieków metodą przelewową	0,5					
2.4	Pomiar objętości zgromadzonych odpadów		4,0				
2.5	Pomiar przepływu wód metodą młynkowania dla każdego pionu	0,5					
2.6	Pomiar przepływu wód metodą pływakową	0,5					
2.7	Pomiar przeźroczystości krążkiem Secchiego	0,3					
2.8	Pomiar odczynu	0,3	0,3				
2.9	Pomiar przewodnictwa (zasolenia)	0,3	0,3				
2.10	Pomiar tlenu	0,3					

	rozpuszczonego						
2.11	Pomiar prędkości przepływu gazów odlotowych				1,0[1)]		
2.12	Pomiar stężenia pyłu – automatycznie			3,0	3,0[1)]		
2.13	Pomiar temperatury	0,2	0,2	0,2	0,5[1)]		
2.14	Pomiar parametrów emitora (wymiary kanału)				1,0[1)]		
2.15	Pomiar tlenu			3,0	2,0[1)]		
2.16	Pomiar dwutlenku siarki			3,0	2,0[1)]		
2.17	Pomiar dwutlenku węgla			3,0	2,0[1)]		
2.18	Pomiar tlenku węgla			3,0	2,0[1)]		
2.19	Pomiar tlenków azotu			3,0	2,0[1)]		
2.20	Pomiar automatyczny węglowodorów			3,0			
2.21	Pomiar wilgotności				1,0[1)]		
2.22	Pomiar parametrów meteorologicznych	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
2.23	Określenie poziomu hałasu, wyrażonego równoważnym poziomem dźwięku A w dB, dla przedziału czasu odniesienia 16 h (dla jednego punktu pomiarowego)					20,0	
2.24	Określenie poziomu hałasu, wyrażonego równoważnym poziomem dźwięku A w					10,0	

	dB, dla przedziału czasu odniesienia 8 h (dla jednego punktu pomiarowego)						
2.25	Określenie poziomu hałasu, wyrażonego równoważnym poziomem dźwięku A w dB, dla przedziału czasu odniesienia 1 h (dla jednego punktu pomiarowego)					5,0	
2.26	Pomiar natężenia pola magnetycznego (dla jednego pionu pomiarowego)						3,0
2.27	Pomiar natężenia pola elektrycznego (dla jednego pionu pomiarowego)						3,0
2.28	Pomiar gęstości mocy pola elektromagnetycznego (dla jednego pionu pomiarowego)						3,0
2.29	Obliczenie wyników oraz sporządzenie sprawozdania z przeprowadzonych pomiarów	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
2.30	Transport aparatury – za każde rozpoczęte 20	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

	km						

3. Pobieranie próbek

Lp.	Wykaz czynności	Wielkość współczynnika
1	2	3
3.1	Pobranie próbki wody powierzchniowej lub ścieków do badań fizykochemicznych	0,5
3.2	Pobranie próbki wody powierzchniowej lub ścieków do badań hydrobiologicznych	1,0
3.3	Pobranie próbki wody powierzchniowej lub ścieków do badań fizykochemicznych w odniesieniu do okresu 24-godzinnego	4,0
3.4	Pobranie próbki wody powierzchniowej lub ścieków do badań hydrobiologicznych w odniesieniu do okresu 24-godzinnego	8,0
3.5	Pobranie próbek wody do badań mikroskopowych	1,0
3.6	Pobranie próbki makrobentosu	2,5
3.7	Pobranie próbki wody podziemnej	2,0
3.8	Pobranie próbki gruntu z warstwy powierzchniowej (pobór gleby)	1,0
3.9	Pobranie próbki gruntu z wybranej warstwy podpowierzchniowej	2,0
3.10	Pobranie próbki odpadów	3,0
3.11	Pobranie próbki roślin	0,5
3.12	Pobranie próbki powietrza atmosferycznego w odniesieniu do okresu 1-godzinnego dla jednego wskaźnika zanieczyszczeń	1,0
3.13	Pobranie próbki powietrza atmosferycznego w odniesieniu do okresu 24-godzinnego dla jednego wskaźnika zanieczyszczeń	2,0
3.14	Pobranie próbki powietrza atmosferycznego w odniesieniu do okresu 24-godzinnego dla jednego wskaźnika zanieczyszczeń przez laboratorium mobilne	7,0
3.15	Pobranie próbki zanieczyszczenia gazowego z jednego przekroju pomiarowego	3,0
3.16	Pobranie próbki zanieczyszczenia pyłowego z jednego przekroju	3,0

	pomiarowego	
3.17	Transport próbek i aparatury: – za każde rozpoczęte 20 km	0,5

Objaśnienie:

[1)] Wielkość współczynnika dotycząca gazów odlotowych i pyłów dla przeprowadzenia pomiaru kontrolnego stanowiącego średnią z 2 lub więcej serii pomiarowych, w jednym przekroju pomiarowym.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425 oraz z 2025 r. poz. 1863), którego treść zmieniono ustawą z dnia …. o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa (Dz. U. poz. …), dalej: „ustawa zmieniająca".

Projekt rozporządzenia określa warunki i sposób ustalania kosztów ponoszonych w związku z prowadzeniem kontroli przestrzegania wymagań ochrony środowiska oraz szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) przez organy Inspekcji Ochrony Środowiska.

Ustawa zmieniająca rozszerza zakres przedmiotowy delegacji zawartej w art. 18 ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska, poprzez rozszerzenie katalogu kosztów, którymi organy Inspekcji Ochrony Środowiska mają prawo obciążyć podmioty, o koszty szacowania wielkości emisji z operacji CORSIA oraz koszty szacowania skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2). Koszty szacowania wielkości emisji z operacji CORSIA oraz koszty szacowania skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) będzie ponosił odpowiednio operator CORSIA w rozumieniu ustawy zmieniającej oraz operator statku powietrznego. Przypadki, w których będzie dochodziło do oszacowania wielkości emisji, określa ustawa zmieniająca. Chodzi między innymi o przypadki nieprzedłożenia raportu albo sytuacje, gdy przedłożony raport nie został zweryfikowany jako zadowalający. W projekcie rozporządzenia przyjęto, że podstawą obliczenia kosztów ponoszonych w związku z szacowaniem wielkości emisji z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) będą tożsame wytyczne jak przy szacowaniu wielkości emisji z instalacji albo z operacji lotniczej tj.:

1) stawka jednostkowa, stanowiąca równowartość 2 % przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, w czwartym kwartale roku poprzedzającego dzień zakończenia czynności szacowania wielkości emisji, i

2) liczby godzin przepracowanych przez inspektora, o którym mowa w art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, w związku z wykonywaniem czynności szacowania wielkości emisji albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2); rozpoczętą godzinę pracy liczy się jako godzinę pełną.

Koszty oszacowania wielkości emisji oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) będą ustalane jako iloczyn stawki jednostkowej, o której mowa pkt 1, i liczby godzin, o której mowa w pkt 2. W przypadku gdy czynność szacowania wielkości emisji będzie prowadzona przez kilku inspektorów organów Inspekcji Ochrony Środowiska, koszty te będą sumowane.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), nie wymaga notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie warunków i sposobu ustalania kosztów kontroli i szacowania wielkości emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Ministerstwo Finansów i Gospodarki **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Krzysztof Bolesta – Sekretarz Stanu **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Paweł Różycki – Zastępca Dyrektora Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych	**Data sporządzenia** 11.06.2026 r. **Źródło:** Art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska **Nr w Wykazie prac …**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z obecnie obowiązującym stanem prawnym brak jest wytycznych dla organów Inspekcji Ochrony Środowiska do określania, w drodze decyzji, kosztów, szacowania wielkości emisji z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2).

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia stanowiącego wykonanie upoważnienia zawartego w art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, którego treść zmieniono ustawą z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa (Dz. U …), dalej: „ustawa zmieniająca".

Wejście w życie rozporządzenia stworzy organom Inspekcji Ochrony Środowiska podstawę prawną do ustalania kosztów poniesionych przez te organy w związku z wykonywaniem czynności niezbędnych do określenia szacunkowej wielkości emisji z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2). Ponieważ najczęściej wszczęcie procedury szacowania wielkości emisji jest następstwem uchybień obowiązkom związanym z raportowaniem lub monitorowaniem wielkości emisji, przeniesienie ciężaru finansowego związanego z ustalaniem wielkości emisji na podmioty, które dopuściły się tych uchybień, jest uzasadnione. Obowiązek ustalenia wielkości emisji w drodze szacowania przez właściwe organy krajowe wynika z przepisów unijnych. Jest to tryb określania wielkości emisji o charakterze komplementarnym w stosunku do tych sposobów szacowania wielkości emisji, które są wynikiem realizacji określonego sposobu monitorowania wielkości emisji. Prowadzący instalację, operator statku powietrznego, operator CORSIA we własnym zakresie określa wielkość emisji z instalacji, z operacji lotniczej, z operacji CORSIA albo skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) i dokumentuje ją w postaci raportu o wielkości emisji, który następnie podlega weryfikacji przez weryfikatorów. Jeśli podmioty objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji nie złożą raportu albo weryfikator negatywnie zweryfikuje przedłożony raport na temat wielkości emisji, ewentualnie w wyniku kontroli tych dokumentów Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami stwierdzi nieprawidłowości, które nie zostaną usunięte przez zainteresowane podmioty, może dojść do skierowania wniosku o szacowanie wielkości emisji przez organy Inspekcji.

W projekcie rozporządzenia przyjęto, że podstawą obliczenia kosztów ponoszonych w związku z szacowaniem wielkości emisji z operacji CORSIA oraz skutków innych niż emisja dwutlenku węgla (CO_2) (podobnie jak z instalacji oraz operacji lotniczej) będzie:

1) stawka jednostkowa, stanowiąca równowartość 2 % przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w czwartym kwartale roku poprzedzającego dzień zakończenia wykonywania czynności szacowania wielkości emisji, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, i
2) liczby godzin przepracowanych przez inspektora, o którym mowa w art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, w związku z wykonywaniem czynności szacowania wielkości emisji; rozpoczętą godzinę pracy liczy się jako godzinę pełną.

W pozostałym zakresie projekt powiela regulacje zawarte w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2016 r. w sprawie warunków i sposobu ustalania kosztów kontroli i szacowania wielkości emisji z instalacji albo z operacji lotniczej (Dz. U. poz. 1180).

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

Brak informacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie

Operatorzy CORSIA i operatorzy statku powietrznego	7		Ponoszenie kosztów oszacowania wielkości emisji ustalone przez organy Inspekcji wg wytycznych z projektowanego rozporządzenia
Organy Inspekcji Ochrony Środowiska	17		Przepisy rozporządzenia tworzą podstawę prawną do ustalenia kosztów oszacowania wielkości emisji w systemie EU ETS

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

Projekt rozporządzenia nie był przedmiotem pre-konsultacji. Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404), zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. CERBUD Krajowe Zrzeszenie Producentów Materiałów Budowlanych;
2. Forum CO2 Branżowych Organizacji Gospodarczych;
3. Forum Odbiorców Energii Elektrycznej i Gazu;
4. Górnicza Izba Przemysłowo-Handlowa;
5. Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa;
6. Izba Energetyki Przemysłowej i Odbiorców Energii;
7. Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie;
8. Izba Gospodarcza Metali Nieżelaznych i Recyklingu;
9. Polska Izba Gospodarcza Przemysłu Drzewnego;
10. Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
11. Polskie Towarzystwo Elektrociepłowni Zawodowych;
12. Polski Komitet Energii Elektrycznej;
13. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
14. Stowarzyszenie Papierników Polskich;
15. Stowarzyszenie Producentów Płyt Drewnopochodnych w Polsce;
16. Stowarzyszenie Przemysłu Wapienniczego;
17. Stowarzyszenie Producentów Cementu i Wapna;
18. Towarzystwo Gospodarcze – Polskie Elektrownie;
19. Związek Producentów Cukru;
20. Krajowa Izba Gospodarcza;
21. Polska Izba Biomasy;
22. ClientEarth Prawnicy dla Ziemi;
23. WWF;
24. Polski Rejestr Statków;
25. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
26. Związek Armatorów Polskich;
27. Polski Związek Zarządców Statków;
28. Polska Żegluga Morska;
29. Polska Żegluga Bałtycka S.A.;
30. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
31. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
32. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich;
33. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
34. Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;
35. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych;
36. Polskie Centrum Akredytacji;
37. Stowarzyszenie Polskiego Przemysłu Lotniczego.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania 16 wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań organizacji pracodawców i związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców ani reprezentatywne związki zawodowe.

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.).
Projekt nie będzie podlegał także opiniowaniu, konsultacjom ani uzgodnieniom z organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym.
Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania zostaną omówione w raporcie z konsultacji publicznych 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.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… 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)*
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	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
Saldo 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

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych, w tym jednostki samorządu terytorialnego i budżet państwa, po stronie wydatków. Środki z tytułu szacowania wielkości emisji przez organy Inspekcji Ochrony Środowiska, które będzie ponosił prowadzący instalację, operator statku powietrznego, operator CORSIA, są dochodem budżetu państwa. W przypadku ustalenia przez organ Inspekcji Ochrony Środowiska w drodze decyzji wysokości kosztów z tego tytułu i skutecznej egzekucji ww. środków, będą generowane dodatkowe dochody budżetu państwa. Jednak w związku z faktem, iż nie jest możliwe ustalenie, w jakim stopniu podmioty funkcjonujące w systemie będą przestrzegały obowiązków, brak jest możliwości dokładnego wskazania wysokości tych dochodów.

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							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W przypadku wydania przez organy Inspekcji Ochrony Środowiska decyzji dokonującej szacowania wielkości emisji z instalacji, operacji lotniczej, operacji CORSIA lub skutków innych niż dwutlenek węgla (CO_2), organ Inspekcji Ochrony Środowiska będzie obowiązany wydać decyzję ustalającą wysokość kosztów z tytułu tego szacowania. Adresatem decyzji będzie podmiot kontrolowany, na którym będzie ciążył obowiązek poniesienia tych kosztów. W chwili obecnej trudno jest jednoznacznie oszacować wysokość kosztów, które mogą ponosić przedsiębiorcy, z uwagi na brak możliwości określenia liczby podmiotów, które nie będą przestrzegały obowiązków ustawowych, oraz liczby roboczogodzin niezbędnych na dokonanie szacowania wielkości emisji.

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 x 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 x nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

x środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Obciążenie uczestników systemu kosztami zastępczego szacowania wielkości emisji przyczyni się do poprawy funkcjonowania systemu EU ETS w Polsce. Przedmiotowa regulacja podniesie jakość usług weryfikacji, będzie stanowiła dodatkowe obciążenie finansowe związane z niewykonywaniem obowiązków w zakresie raportowania emisji po stronie uczestników systemu. Celem systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sposób efektywny kosztowo. Wobec powyższego regulacja ma pośredni wpływ na środowisko.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane rozporządzenie powinno wejść w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Brak konieczności ewaluacji

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.950.185.2025 / 9
DK
Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/
Dot.: RM-0610-33-26 z 30.06.2026

Pani Joanna Knapińska
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia zrównoważonego lotnictwa*, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym nowym tekstem projektu ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z wyrazami szacunku

z up. Ignacy Niemczycki
Sekretarz Stanu

Do wiadomości:
Paulina Hennig-Kloska
Minister Klimatu i Środowiska

Tel.: +48 22 523 8788
iniemczycki.sekretariat@msz.gov.pl
www.gov.pl/dyplomacja

Al. J. Ch. Szucha 23
00-580 Warszawa