



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY (UE) 2023/2405**

z dnia 18 października 2023 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

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

Artykuł 2

Zakres stosowania

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

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

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

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

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

3. Osoba wykonująca loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego, która nie jest objęta art. 3 pkt 3, może zdecydować, że należy ją traktować jako operatora statku powietrznego do celów niniejszego

▼B

rozporządzenia. Osoba wykonująca loty inne niż loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 4 może zdecydować, że należy ją traktować jako operatora statku powietrznego do celów niniejszego rozporządzenia. Osoba objęta art. 3 pkt 3 może zdecydować, że jej loty w ramach niekomercyjnego transportu lotniczego również mają być objęte niniejszym rozporządzeniem. Każda taka osoba powiadamia o swojej decyzji państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy są odpowiedzialne za tego operatora statku powietrznego zgodnie z art. 11 ust. 5. To państwo członkowskie powiadamia o tej decyzji Komisję i Agencję co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego, od którego ta decyzja będzie mieć zastosowanie.

4. Na podstawie informacji otrzymanych zgodnie z ust. 2 i 3 Komisja przedstawia zaktualizowany i skonsolidowany wykaz odpowiednich unijnych portów lotniczych i operatorów statków powietrznych. Wykaz taki musi być łatwo dostępny.

*Artykuł 3***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

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

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

▼B

- 5) „trasa” oznacza podróż odbywaną lotem, z uwzględnieniem miejsca odlotu i miejsca docelowego tego lotu;
- 6) „paliwo lotnicze” oznacza paliwo typu „drop-in” wytworzone do bezpośredniego wykorzystania przez statki powietrzne;
- 7) „zrównoważone paliwa lotnicze” („SAF”) oznaczają paliwa lotnicze będące:
 - a) syntetycznymi paliwami lotniczymi;
 - b) biopaliwami lotniczymi; lub
 - c) pochodzącymi z recyklingu węglowymi paliwami lotniczymi;
- 8) „biopaliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące:
 - a) „zaawansowanymi biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001;
 - b) „biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001, produkowanymi z surowców wymienionych w części B załącznika IX do tej dyrektywy; lub
 - c) „biopaliwami” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001, z wyjątkiem biopaliw produkowanych z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40 tej dyrektywy, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji w całym cyklu życia ustanowione w art. 29 tej dyrektywy i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy;
- 9) „pochodzące z recyklingu węglowe paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące „pochodzącymi z recyklingu paliwami węglowymi” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 35 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w art. 29a ust. 2 tej dyrektywy, i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy;
- 10) „partia” oznacza ilość SAF, którą można zidentyfikować za pomocą numeru i którą można prześledzić;
- 11) „emisje w całym cyklu życia” oznaczają wyrażone w ekwiwalencie dwutlenku węgla emisje pochodzące z SAF, z uwzględnieniem ekwiwalentu dwutlenku węgla emisji pochodzących z produkcji, transportu i dystrybucji energii i wykorzystania jej na pokładzie, w tym podczas spalania, obliczone zgodnie z metodykami przyjętymi zgodnie z art. 28 ust. 5 lub art. 31 ust. 5 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa Unii;
- 12) „syntetyczne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa lotnicze będące „paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego” zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają próg ograniczenia emisji w całym cyklu życia, o którym mowa w art. 29a ust. 1 tej dyrektywy, i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy;

▼ B

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

▼ B

- 23) „okres sprawozdawczy” oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok sprawozdawczy;
- 24) „ilość paliwa lotniczego potrzebnego rocznie” oznacza ilość paliwa lotniczego, określoną jako „paliwo na przelot” i „paliwo na kołowanie” w załączniku IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽³⁾, która to ilość jest niezbędna do wykonania wszystkich lotów objętych niniejszym rozporządzeniem wykonanych w okresie sprawozdawczym przez operatora statku powietrznego, rozpoczynających się w danym unijnym porcie lotniczym;
- 25) „roczna niezatankowana ilość” oznacza różnicę między ilością paliwa lotniczego potrzebnego rocznie a rzeczywistą ilością paliwa uzupełnionego przez operatora statku powietrznego w okresie sprawozdawczym przed lotami objętymi niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynającymi się w danym unijnym porcie lotniczym;
- 26) „łączna roczna niezatankowana ilość” oznacza sumę rocznych niezatankowanych ilości przypadających na danego operatora statku powietrznego we wszystkich unijnych portach lotniczych w okresie sprawozdawczym;
- 27) „system dotyczący gazów cieplarnianych” oznacza system przyznawania korzyści operatorom statków powietrznych za wykorzystywanie SAF.

*Artykuł 4***Udziały SAF dostępne w unijnych portach lotniczych**

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

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

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

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

▼B

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

▼C1

a) wartości dotyczące wartości energetycznej wszystkich odpowiednich paliw to wartości, o których mowa w art. 27 ust. 2 lit. g) i h) dyrektywy (UE) 2018/2001 i w załączniku III do tej dyrektywy lub w odpowiednich międzynarodowych normach lotniczych w odniesieniu do paliw nieuwzględnionych w tym załączniku; oraz

▼B

b) wartość energetyczną dostarczonego wodoru dla lotnictwa uwzględnia się zarówno w liczniku, jak i w mianowniku.

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

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

5. SAF produkowane z następujących surowców nie są uwzględniane przy obliczaniu udziałów minimalnych SAF określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia: z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40 dyrektywy (UE) 2018/2001, roślin międzyplonowych, destylatu kwasów tłuszczowych oleju palmowego oraz z materiałów palmowych i sojowych, a także z sopstoku i jego pochodnych.

Wyłączenie to nie ma jednak zastosowania do żadnego surowca, który jest wymieniony w załączniku IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, na warunkach określonych w tym załączniku.

6. Dostawcy paliw lotniczych mogą wykazać, że wypełniają obowiązek określony w ust. 1 niniejszego artykułu, stosując system bilansu masy, o którym mowa w art. 30 dyrektywy (UE) 2018/2001.

7. Bez uszczerbku dla stosowania art. 12 ust. 4 i 5, w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy udziałów minimalnych określonych w załączniku I w odniesieniu do danego okresu sprawozdawczego, uzupełnia on co najmniej ten brak w kolejnym okresie sprawozdawczym. Na zasadzie wyjątku, w przypadku gdy dostawca paliwa

▼B

lotniczego nie dostarczy średnich udziałów syntetycznego paliwa lotniczego w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r., uzupełnia on co najmniej ten brak przed końcem okresu od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., a w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy średnich udziałów syntetycznego paliwa lotniczego w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., uzupełnia on co najmniej ten brak w kolejnym okresie sprawozdawczym.

*Artykuł 5***Obowiązek operatorów statków powietrznych dotyczący tankowania paliwa**

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

2. Operator statku powietrznego może nie osiągnąć progu określonego w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli jest to konieczne ze względu na zapewnienie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego. W takich przypadkach dany operator statku powietrznego przedstawia właściwemu organowi lub właściwym organom, o których mowa w art. 11 ust. 6, oraz Agencji należyte uzasadnienie nieosiągnięcia tego progu, w tym wskazuje trasy, których to dotyczy. Informacje te zamieszcza się w sprawozdaniu określonym w art. 8. Odpowiednie ilości paliwa zgłasza się oddzielnie zgodnie z art. 8.

3. Na zasadzie wyjątku operator statku powietrznego może, w należyście uzasadnionych przypadkach, wystąpić do właściwego organu lub właściwych organów, o których mowa w art. 11 ust. 6, z wnioskiem o tymczasowe zwolnienie z obowiązku określonego w ust. 1 niniejszego artykułu w odniesieniu do lotów na określonej istniejącej lub nowej trasie o długości poniżej 850 kilometrów, a w przypadku tras do portów lotniczych zlokalizowanych na wyspach bez połączeń kolejowych lub drogowych, rozpoczynających się w unijnym porcie lotniczym - o długości poniżej 1 200 kilometrów. Odległości te mierzy się metodą trasy po ortodromie.

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

- a) poważne i powtarzające się trudności operacyjne związane z tankowaniem statków powietrznych w danym unijnym porcie lotniczym, uniemożliwiające operatorom statków powietrznych wykonywanie obsługi tych statków powietrznych między rejsami w rozsądnym czasie; lub
- b) strukturalne trudności w dostawach paliwa lotniczego, które wynikają z uwarunkowań geograficznych danego unijnego portu lotniczego, skutkujące znacznie wyższymi cenami paliw lotniczych w porównaniu ze stosowanymi w innych unijnych portach lotniczych średnimi cenami podobnych rodzajów paliw lotniczych, w szczególności ze względu na konkretne ograniczenia w zakresie transportu paliwa lub ograniczoną dostępność paliw w tym unijnym porcie lotniczym, oraz stawiające danego operatora statków powietrznych w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej względem warunków rynkowych panujących w innych unijnych portach lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych.

4. Właściwy organ lub właściwe organy rozpatrują ten wniosek. W świetle przedstawionego uzasadnienia mogą zwrócić się o dodatkowe informacje.

▼ B

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

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

6. Właściwy organ lub właściwe organy podejmują decyzję o uwzględnieniu lub odrzuceniu każdego pierwszego wniosku o zwolnienie złożonego zgodnie z ust. 3. Brak podjęcia takiej decyzji w terminie określonym w ust. 5 nie jest uznawany za decyzję zatwierdzającą zwolnienie, którego dotyczy wniosek. Brak podjęcia decyzji w sprawie wniosku o przedłużenie istniejącego zwolnienia, pod warunkiem że taki wniosek jest poparty szczegółowym i odpowiednim uzasadnieniem, najpóźniej miesiąc przed datą planowanego przedłużenia uznaje się za decyzję zatwierdzającą dalsze stosowanie zwolnienia, którego dotyczy wniosek.

7. Operator statku powietrznego ma prawo odwołać się od decyzji właściwego organu lub właściwych organów, która odrzuca wniosek o zwolnienie.

8. Właściwy organ lub właściwe organy przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych i odrzuconych wniosków o zwolnienia, podając uzasadnienie swojej decyzji i ocenę, na której się ona opiera. Komisja publikuje wykaz zatwierdzonych wniosków o zwolnienia i aktualizuje go co najmniej raz w roku.

9. W następstwie pisemnej skargi państwa członkowskiego, operatora statku powietrznego, organu zarządzającego danym unijnym portem lotniczym lub dostawcy paliwa lotniczego, bądź z własnej inicjatywy, Komisja, po dokonaniu – w świetle kryteriów określonych w ust. 3 niniejszego artykułu – oceny uzasadnienia zwolnienia przyznanego zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu, może przyjmować akty wykonawcze, w których zwraca się do właściwego organu lub właściwych organów o przyjęcie decyzji uchylającej dane zwolnienie od początku następnego regularnego okresu w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93⁽⁴⁾. Jeżeli ten regularny okres rozpoczyna się mniej niż dwa miesiące po opublikowaniu decyzji, stosowanie decyzji uchylającej zwolnienie rozpoczyna się od początku następnego regularnego okresu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

10. Aby móc przyjmować akty wykonawcze, o których mowa w ust. 9, Komisja może zwrócić się do państw członkowskich i operatorów statków powietrznych o wszelkie niezbędne informacje. Państwa członkowskie i operatorzy statków powietrznych dostarczają takie informacje bez zbędnej zwłoki. Państwa członkowskie ułatwiają dostarczanie informacji przez operatorów statków powietrznych.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

▼B

11. Do dnia 1 września 2024 r. Komisja przyjmie wytyczne dotyczące stosowania zwolnień, o których mowa w niniejszym artykule. W wytycznych tych określi elementy, które operator statku powietrznego jest zobowiązany dostarczyć w celu uzasadnienia tych zwolnień.

*Artykuł 6***Obowiązki organu zarządzającego unijnym portem lotniczym dotyczące ułatwiania dostępu do SAF**

1. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi podejmują wszelkie niezbędne działania w celu ułatwiania dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych zgłaszają właściwemu organowi lub właściwym organom trudności w dostępie w danym unijnym porcie lotniczym do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, właściwy organ lub właściwe organy zwracają się do organu zarządzającego tym unijnym portem lotniczym z wnioskiem o dostarczenie informacji niezbędnych do udowodnienia przestrzegania przepisów ust. 1. Organ zarządzający danym unijnym portem lotniczym dostarcza te informacje właściwemu organowi bez zbędnej zwłoki.

3. Właściwy organ lub właściwe organy oceniają wszystkie informacje otrzymane zgodnie z ust. 2. W przypadku gdy właściwy organ lub właściwe organy stwierdzają, że organ zarządzający unijnym portem lotniczym wypełnia swoje obowiązki wynikające z ust. 1, informuje o tym Komisję i Agencję. W przypadku nieprzestrzegania przepisów właściwy organ lub właściwe organy występują do organu zarządzającego unijnym portem lotniczym o stwierdzenie braku odpowiedniego dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF i podjęcie wszelkich niezbędnych działań w celu zaradzenia temu brakowi bez zbędnej zwłoki, a w każdym razie nie później niż trzy lata po otrzymaniu wniosku właściwego organu zgodnie z ust. 2.

4. Do celów ust. 2 i 3, w stosownych przypadkach, dostawcy paliw lotniczych, podmioty zajmujące się obsługą paliw, operatorzy statków powietrznych i wszelkie inne strony, których dotyczą zgłoszone trudności, dostarczają organowi zarządzającemu unijnym portem lotniczym, na żądanie i bez zbędnej zwłoki, wszelkie niezbędne informacje oraz współpracują z organem zarządzającym unijnym portem lotniczym przy stwierdzaniu zgłoszonych trudności i podejmowaniu niezbędnych działań w celu zaradzenia im.

5. Właściwy organ lub właściwe organy przekazują Agencji bez zbędnej zwłoki wszystkie istotne informacje dostarczone na mocy ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, aby umożliwić Agencji sporządzenie sprawozdania technicznego, o którym mowa w art. 13.



Artykuł 7

Promowanie dostaw wodoru i energii elektrycznej w unijnych portach lotniczych

1. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, dostawcy paliw lotniczych i podmioty zajmujące się obsługą paliw współpracują, w stosownych przypadkach, ze swoimi państwami członkowskimi w celu przygotowania krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych objętych zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 ⁽⁵⁾.

2. Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, dostawcy paliw lotniczych i podmioty zajmujące się obsługą paliw, w stosownych przypadkach, zgodnie z krajowymi ramami polityki, o których mowa w ust. 1, po przyjęciu takich ram, współpracują i podejmują wysiłki, by ułatwić dostęp operatorów statków powietrznych do wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych głównie do napędu statków powietrznych oraz by zapewnić infrastrukturę i usługi niezbędne do dostarczania, magazynowania i uzupełniania takiego wodoru lub energii elektrycznej w celu tankowania lub ładowania statków powietrznych, w stosownych przypadkach zgodnie z krajowymi ramami polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

3. Do dnia 31 marca 2025 r., a następnie co dwa lata, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi składają właściwym organom i Agencji sprawozdania na temat postępów w realizacji istniejących projektów dotyczących ich odpowiednich unijnych portów lotniczych i realizujących którekolwiek z inicjatyw, o których mowa w ust. 2. Sprawozdania te zawierają informacje, które są publicznie dostępne lub które można podać do wiadomości publicznej, w tym, w stosownych przypadkach, prognozy dotyczące wielkości i rodzaju produkcji i dostaw wodoru i energii elektrycznej dla operatorów statków powietrznych w unijnym porcie lotniczym, a także plany rozmieszczenia infrastruktury i usług ładowania i tankowania, w przypadku gdy takie plany zostały przyjęte.

Artykuł 8

Obowiązki sprawozdawcze operatorów statków powietrznych

1. Do dnia 31 marca każdego roku sprawozdawczego, a po raz pierwszy w roku 2025, operatorzy statków powietrznych przekazują właściwym organom i Agencji następujące informacje w odniesieniu do danego okresu sprawozdawczego:

- a) łączną ilość paliwa lotniczego, wyrażoną w tonach, uzupełnionego w każdym unijnym porcie lotniczym;
- b) ilość paliwa lotniczego potrzebnego rocznie, wyrażoną w tonach, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;
- c) roczną niezatankowaną ilość w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze, którą zgłasza się jako 0 (zero), jeżeli roczna niezatankowana ilość jest ujemna lub nie przekracza 10 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie;

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1).

▼B

- d) roczną zatankowaną ilość, wyrażoną w tonach, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze, wynikającą z przestrzegania mających zastosowanie przepisów bezpieczeństwa paliwowego na podstawie art. 5 ust. 2;
- e) łączną ilość SAF, wyrażoną w tonach, zakupionych od dostawców paliw lotniczych na potrzeby wykonywania lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych;
- f) w przypadku każdego zakupu SAF – nazwę dostawcy paliwa lotniczego, zakupioną ilość wyrażoną w tonach, proces konwersji, właściwości i pochodzenie surowców wykorzystywanych do produkcji oraz emisje SAF w całym cyklu życia, a w przypadku gdy jeden zakup obejmuje różne rodzaje SAF o różnych właściwościach, z podaniem tych informacji dla każdego rodzaju SAF;
- g) łączną liczbę wykonanych lotów objętych niniejszym rozporządzeniem rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, wyrażoną liczbą lotów i godzinami lotu.

2. Sprawozdanie przedstawia się zgodnie z wzorami zawartymi w załączniku II.

3. Sprawozdanie jest weryfikowane przez niezależnych audytorów zgodnie z wymogami określonymi w art. 14 i 15 dyrektywy 2003/87/WE oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy.

*Artykuł 9***Zgłaszanie wykorzystania SAF przez operatorów statków powietrznych**

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

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

- a) oświadczenie co do systemów dotyczących gazów cieplarnianych, w których to systemach uczestniczą i mogą zgłaszać SAF;
- b) oświadczenie, że nie zgłosili oni tych samych partii SAF w ramach więcej niż jednego systemu dotyczącego gazów cieplarnianych; oraz

▼B

- c) informacje na temat uczestnictwa w unijnych, krajowych lub regionalnych systemach wsparcia finansowego, które umożliwiają operatorom statków powietrznych uzyskanie rekompensaty kosztów zakupionych SAF, oraz informacje na temat tego, czy ta sama partia SAF otrzymała wsparcie w ramach więcej niż jednego systemu wsparcia finansowego.

2. Do celów zgłaszania wykorzystania SAF na podstawie art. 8 niniejszego rozporządzenia lub w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych dostawcy paliw lotniczych dostarczają operatorom statków powietrznych nieodpłatnie stosowne dokładne informacje dotyczące danego okresu sprawozdawczego, jak najszybciej a w każdym razie nie później niż w dniu 14 lutego każdego roku sprawozdawczego.

3. Operator statku powietrznego może zwrócić się do dostawcy paliwa lotniczego z wnioskiem o dostarczenie mu informacji, o których mowa w ust. 2, w związku z innymi obowiązkami sprawozdawczymi, w tym obowiązkami wynikającymi z prawa krajowego. Dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje nieodpłatnie. Jeżeli wniosek dotyczy informacji za okres, który już się zakończył w chwili złożenia wniosku, dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje w terminie 90 dni od daty złożenia wniosku. Jeżeli wniosek dotyczy informacji za okres sprawozdawczy, który nie zakończył się jeszcze w momencie złożenia wniosku, operator statku powietrznego dokłada starań, aby złożyć wniosek co najmniej 45 dni przed końcem tego okresu. Dostawca paliwa lotniczego dostarcza te informacje w terminie 45 dni od zakończenia tego okresu.

*Artykuł 10***Obowiązki sprawozdawcze dostawców paliw lotniczych**

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

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

▼B

- e) wartość energetyczną paliwa lotniczego i SAF, dostarczanych do każdego unijnego portu lotniczego w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa.

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

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

*Artykuł 11***Właściwy organ**

1. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz za nakładanie kar pieniężnych na operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i dostawców paliw lotniczych. Państwa członkowskie informują Komisję i Agencję o tym, jaki właściwy organ lub właściwe organy zostały przez nie wyznaczone.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich właściwe organy wykonywały swoje zadania w zakresie nadzoru i egzekwowania stosowania niniejszego rozporządzenia w sposób bezstronny i przejrzysty oraz niezależny od operatorów statków powietrznych, dostawców paliw lotniczych i organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi. Państwa członkowskie zapewniają również, aby ich właściwe organy posiadały niezbędne zasoby i zdolności do skutecznego i terminowego wykonywania zadań powierzonych im na mocy niniejszego rozporządzenia.

3. Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich współpracują i wymieniają wszelkie istotne informacje w celu zapewnienia skutecznego wykonania i przestrzegania niniejszego rozporządzenia.

4. Agencja przesyła właściwym organom zagregowane dane dotyczące operatorów statków powietrznych, unijnych portów lotniczych i ich odpowiednich organów zarządzających oraz dostawców paliw lotniczych, dla których organy te są właściwe zgodnie z ust. 5, 6 i 7.

5. Odpowiedzialne państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy, wyznaczone zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, są odpowiedzialne za danego operatora statków powietrznych, określa się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 748/2009⁽⁶⁾. W przypadku operatorów statków powietrznych nieprzypisanych do państwa członkowskiego w tym rozporządzeniu odpowiedzialne państwo członkowskie określa się zgodnie z zasadami ustanowionymi w art. 18a dyrektywy 2003/87/WE. Komisja może wspierać państwa członkowskie w procesie przypisywania. W tym celu Komisja może zwrócić się o pomoc do Eurocontrolu i może zawrzeć w tym celu odpowiednie porozumienia z Eurocontrollem.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 748/2009 z dnia 5 sierpnia 2009 r. w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku i do dyrektywy 2003/87/WE poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r. ze wskazaniem administrującego państwa członkowskiego dla każdego operatora statków powietrznych (Dz.U. L 219 z 22.8.2009, s. 1).

▼B

6. Odpowiedzialne państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy wyznaczone zgodnie z ust. 1 są odpowiedzialne za dany organ zarządzający unijnym portem lotniczym, określa się na podstawie odpowiedniej jurysdykcji terytorialnej tego unijnego portu lotniczego.

7. Odpowiedzialnym państwem członkowskim, którego właściwy organ lub właściwe organy wyznaczone zgodnie z ust. 1 są odpowiedzialne za danego dostawcę paliwa lotniczego, jest państwo członkowskie, w którym dostawca paliwa lotniczego ma główne miejsce prowadzenia działalności.

8. W przypadku dostawców paliw lotniczych, którzy nie mają głównego miejsca prowadzenia działalności w państwie członkowskim, odpowiedzialnym państwem członkowskim jest to państwo, w którym dostawca paliwa lotniczego dostarczył najwięcej paliwa lotniczego w 2023 r. lub w pierwszym roku dostarczania paliwa lotniczego na rynku Unii, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

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

*Artykuł 12***Egzekwowanie**

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wykonywania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające i uwzględniać w szczególności charakter, czas trwania, powtarzanie się i wagę naruszenia. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach do dnia 31 grudnia 2024 r., a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statku powietrznego niewypełniający obowiązków określonych w art. 5 podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstraszająca i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę przez łączną roczną niezatankowaną ilość. Operatora statku powietrznego można zwolnić z kary pieniężnej, jeżeli udowodni, że nie wypełnił obowiązków określonych w art. 5 w wyniku wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności, które były poza jego kontrolą i których skutków nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych działań.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy organ zarządzający unijnym portem lotniczym, który nie podejmuje niezbędnych działań w celu zaradzenia brakowi odpowiedniego dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF zgodnie z art. 6 ust. 3, podlegał karze pieniężnej.

▼B

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie wypełnia obowiązków określonych w art. 4 dotyczących udziałów minimalnych SAF, podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstrasżająca i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną SAF za tonę przez ilość paliwa lotniczego niespełniającego wymogu udziałów minimalnych, o których mowa w art. 4 i załączniku I.

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

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, któremu udowodniono, że dostarczył wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje dotyczące właściwości lub pochodzenia SAF dostarczonych przez niego na podstawie art. 9 ust. 2 i art. 10, podlegał karze pieniężnej. Ta kara pieniężna musi być proporcjonalna i odstrasżająca i wynosić nie mniej niż dwukrotność kwoty wynikającej z pomnożenia różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną SAF za tonę przez ilość paliwa lotniczego, w odniesieniu do którego dostarczono wprowadzające w błąd lub niedokładne informacje.

7. W decyzji o nałożeniu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 2, 4, 5 i 6 niniejszego artykułu, właściwy organ lub właściwe organy wyjaśniają metodykę zastosowaną do ustalania cen paliwa lotniczego, SAF i syntetycznego paliwa lotniczego na unijnym rynku paliwa lotniczego. Metodyka ta musi się opierać na weryfikowalnych i obiektywnych kryteriach, w tym kryteriach z najnowszego dostępnego sprawozdania technicznego, o którym mowa w art. 13.

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

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

▼B

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

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

9. Państwa członkowskie wprowadzają na poziomie krajowym niezbędne ramy prawne i administracyjne, aby zapewnić wypełnienie obowiązków i pobieranie kar pieniężnych.

10. Państwa członkowskie starają się zapewnić, aby dochody uzyskiwane z kar pieniężnych lub równowartość finansowa tych dochodów były wykorzystywane do celów wspierania projektów w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF, produkcji SAF lub mechanizmów umożliwiających zniwelowanie różnic cenowych między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi.

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

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

*Artykuł 13***Gromadzenie i publikowanie danych**

1. Co roku Agencja publikuje sprawozdanie techniczne na podstawie sprawozdań, o których mowa w art. 7, 8 i 10, i przekazuje je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Sprawozdanie to zawiera co najmniej następujące informacje:

▼ B

- a) zagregowaną ilość SAF zakupionych przez operatorów statków powietrznych na poziomie Unii na potrzeby lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;
- b) zagregowaną ilość SAF i syntetycznych paliw lotniczych, dostarczonych na poziomie Unii, w podziale na poszczególne państwa członkowskie i poszczególne unijne porty lotnicze. Sprawozdanie zawiera ilość i rodzaj surowców wykorzystywanych na poziomie Unii, w podziale na poszczególne państwa członkowskie i poszczególne unijne porty lotnicze, a także analizę zdolności dostawców paliw lotniczych do spełnienia wymogów dotyczących udziałów minimalnych określonych w załączniku I;
- c) w miarę możliwości ilość dostarczonych SAF w państwach trzecich, z którymi Unia lub Unia i jej państwa członkowskie zawarły umowę regulującą wykonywanie przewozów lotniczych, oraz w innych państwach trzecich, w których takie informacje są publicznie dostępne;
- d) stan rynku, w tym informacje o cenach, oraz tendencje w produkcji i wykorzystywaniu SAF w Unii i w poszczególnych państwach członkowskich oraz, w miarę możliwości, w państwach trzecich, z którymi Unia lub Unia i jej państwa członkowskie zawarły umowę regulującą wykonywanie przewozów lotniczych, oraz w innych państwach trzecich, w tym informacje na temat zmian różnic cen między SAF a konwencjonalnymi paliwami lotniczymi;
- e) stopień wypełnienia przez organ zarządzający unijnym portem lotniczym obowiązków określonych w art. 6, w podziale na poszczególne porty lotnicze;
- f) stopień wypełnienia obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia przez każdego operatora statku powietrznego i dostawcę paliwa lotniczego w okresie sprawozdawczym;
- g) pochodzenie i właściwości każdego rodzaju SAF i właściwości wodoru dla lotnictwa dotyczące zrównoważoności, zakupionych przez operatorów statków powietrznych na potrzeby lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych;
- h) średnią łączną zawartość związków aromatycznych i naftalenów wyrażoną jako procent objętości oraz zawartość siarki wyrażoną jako procent masy w dostarczonym paliwie lotniczym, w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze i na poziomie Unii;
- i) postępy w realizacji projektów w unijnych portach lotniczych realizujących inicjatywy, o których mowa w art. 7 ust. 3.

2. Przy sporządzaniu tego sprawozdania Agencja może konsultować się z ekspertami z państw członkowskich.



Artykuł 14

System oznakowania ekologicznego

1. Ustanawia się dobrowolny system oznakowania ekologicznego umożliwiający pomiar efektywności środowiskowej lotów.

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

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

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

Oznakowania wydawane na podstawie niniejszego artykułu zawierają następujące informacje:

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

4. Agencja określa oczekiwany ślad węglowy w przeliczeniu na pasażera oraz oczekiwaną niskoemisyjność w przeliczeniu na kilometr lotu na podstawie znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki oraz na podstawie informacji od operatorów statków powietrznych na temat wszystkich lub niektórych z następujących elementów:

- a) rodzaje statków powietrznych, średnia liczba pasażerów i ładunków, uzupełnione w razie potrzeby szacunkami dotyczącymi tych elementów, takimi jak średnie współczynniki obciążenia dla określonej trasy w danym okresie; oraz
- b) wydajność paliwa wykorzystywanego w lotach wykonywanych przez operatora statku powietrznego określana na podstawie uzupełniania paliwa i przy użyciu wskaźników, takich jak łączna ilość uzupełnionych SAF, odsetek względem łącznego uzupełnionego paliwa, jakość i pochodzenie, skład i emisje w całym cyklu życia wynikające z wykorzystania paliwa obliczone dla danego lotu.

▼B

5. Oznakowania wydane na podstawie niniejszego artykułu są ważne przez ograniczony okres nieprzekraczający jednego roku, określony w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 11 lit. c). Wraz z oznakowaniem operator statku powietrznego wyraźnie prezentuje okres ważności oznakowania.

6. Na wniosek operatora statku powietrznego Agencja dla każdego lotu lub zestawu lotów wykonywanych na tych samych warunkach wydaje oznakowania na podstawie informacji, o których mowa w ust. 3, i na podstawie znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki oraz elementów, o których mowa w ust. 4.

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

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

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

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

Operator statku powietrznego niezwłocznie dostosowuje odpowiednio prezentację oznakowania.

8. Operatorzy statków powietrznych, którym przyznano oznakowanie zgodnie z ust. 6, prezentują oznakowanie zawierające informacje, o których mowa w ust. 3 akapit drugi. Oznakowanie musi być łatwo dostępne i zrozumiałe. Oznakowanie jest prezentowane w sposób umożliwiający klientom łatwe porównanie efektywności środowiskowej lotów wykonywanych przez różnych operatorów statków powietrznych na tej samej trasie. W przypadku gdy operator statku powietrznego prezentuje oznakowanie w punkcie sprzedaży lub w jakimkolwiek innym punkcie kontaktu z klientami, czyni to w odniesieniu do wszystkich lotów objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

▼B

9. W celu sfinansowania kosztów usługi świadczonej przez Agencję wydanie oznakowania na wniosek operatora statku powietrznego podlega opłacie. Dochody uzyskane z takich opłat stanowią inne dochody w rozumieniu art. 120 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i są traktowane jako dochody przeznaczone na określony cel i mają zostać przydzielone przez Agencję na pokrycie tych kosztów. Stosuje się art. 126 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Wysokość opłaty określa się zgodnie z art. 126 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

10. W ramach swoich zadań w dziedzinie ochrony środowiska określonych w art. 87 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja przyczynia się do szerzenia wiedzy na temat istnienia systemu oznakowania ustanowionego na mocy niniejszego artykułu.

11. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania przepisów określonych w niniejszym artykule Komisja przyjmuje, do dnia 1 stycznia 2025 r., akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

- a) znormalizowanej i opartej na podstawach naukowych metodyki, o której mowa w ust. 4, bazującej na najlepszych dostępnych danych naukowych, w szczególności danych dostarczonych przez Agencję, w tym metodyki dotyczącej stosowania szacunków, o których mowa w ust. 4 lit. a);
- b) procedury, zgodnie z którą operatorzy statków powietrznych mają dostarczać Agencji odpowiednie informacje na potrzeby wydania oznakowania, oraz procedury wydawania tego oznakowania przez Agencję, w tym terminu, w którym Agencja ma podjąć decyzję zgodnie z ust. 6;
- c) okresu ważności oznakowań wydanych na podstawie niniejszego artykułu, który to okres nie może przekraczać jednego roku;
- d) warunków, na jakich Agencja ma przeprowadzić przegląd, o którym mowa w ust. 7;
- e) procedury, o której mowa w ust. 7, zgodnie z którą Agencja może uchylić istniejące oznakowania lub wydać nowe oznakowanie;
- f) wzorów prezentacji oznakowań wydanych na podstawie niniejszego artykułu;
- g) zapewnienia łatwego dostępu do wszystkich wydanych oznakowań w formacie nadającym się do odczytu maszynowego;
- h) możliwości i warunków, na jakich operatorzy statków powietrznych mogą prezentować, bez stosowania oznakowania na podstawie niniejszego artykułu, wszelkie informacje dotyczące efektywności środowiskowej podobne do informacji, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych.

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

▼B

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

*Artykuł 15***Mechanizmy elastyczności**

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

2. Do dnia 1 lipca 2024 r. Komisja zidentyfikuje i oceni zmiany w produkcji i dostawach SAF na unijnym rynku paliwa lotniczego, a także oceni ewentualne ulepszenia lub dodatkowe środki w odniesieniu do istniejącego mechanizmu elastyczności SAF, o którym mowa w ust. 1, takie jak ustanowienie lub uznanie systemu zbywalności w odniesieniu do SAF w celu umożliwienia dostaw paliwa w Unii bez fizycznego podłączenia do miejsca zaopatrzenia, z myślą o dalszym ułatwianiu dostaw i upowszechniania SAF na potrzeby lotnictwa w okresie elastyczności.

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

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

*Artykuł 16***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. RefuelEU Aviation, zwany dalej „komitetem”. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

▼B

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 17***Sprawozdania i przegląd**

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

2. Sprawozdanie to zawiera szczegółową ocenę zmian rynku paliw lotniczych oraz wpływu tych zmian na funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego Unii, w tym na konkurencyjność i konektywność, w szczególności w przypadku wysp i terytoriów oddalonych, oraz na opłacalność ograniczenia emisji w całym cyklu życia. W sprawozdaniu ocenia się również potrzeby w zakresie inwestycji, zatrudnienia i szkoleń oraz badań naukowych i innowacji w dziedzinie SAF. Ponadto w sprawozdaniu przedstawia się informacje na temat postępów technologicznych w obszarze badań naukowych i innowacji w przemyśle lotniczym istotnych dla SAF, w tym dotyczących ograniczenia emisji innych niż emisje CO₂ lub technologii bezpośredniego wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza.

3. W sprawozdaniu ocenia się ewentualną potrzebę zmiany zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, definicji SAF, paliw kwalifikowalnych i udziałów minimalnych określonych w art. 4 i załączniku I oraz poziomu kar pieniężnych. W sprawozdaniu ocenia się ewentualne rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w celu objęcia nim innych źródeł energii i innych rodzajów paliw syntetycznych zdefiniowanych w dyrektywie (UE) 2018/2001, z należyтым uwzględnieniem zasady neutralności technologicznej. W sprawozdaniu ocenia się również zgodność z celem dekarbonizacji transportu lotniczego w przypadku inicjatyw, ulepszeń i dodatkowych środków mających na celu dalsze ułatwianie i promowanie zwiększonych dostaw i szerszego upowszechnienia paliw lotniczych innych niż paliwa typu „drop-in”, a także w przypadku powiązanych usług, infrastruktury i technologii, przy jednoczesnym zachowaniu równych warunków działania.

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

5. W sprawozdaniu ocenia się wpływ zwolnień przyznanych na podstawie art. 5 na funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego.

▼B

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

W sprawozdaniu ocenia się konkurencyjność unijnych przewoźników lotniczych i unijnych węzłów lotniczych względem ich konkurentów w odpowiednich państwach trzecich, a także ewentualne zmiany tras, w szczególności polegające na przesunięciu ruchu w kierunku węzłów lotniczych w państwach trzecich prowadzące do ucieczki emisji. W szczególności w przypadku braku na poziomie międzynarodowym obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania SAF podczas lotów międzynarodowych mającego podobny poziom ambicji w porównaniu z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu lub w przypadku braku opracowanych na poziomie międzynarodowym mechanizmów umożliwiających zapobieganie ryzyku ucieczki emisji i zakłóceniom konkurencji w lotnictwie międzynarodowym, Komisja do dnia 31 grudnia 2026 r. w razie potrzeby rozważy ukierunkowane mechanizmy służące zapobieganiu takim skutkom, w tym, w stosownych przypadkach, objęcie lotnictwa międzynarodowego mechanizmem dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ ustanowionym na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956⁽⁸⁾, a także inne rodzaje środków uwzględniających fakt, że miejsce docelowe danego lotu jest zlokalizowane poza terytorium Unii.

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

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

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

*Artykuł 18***Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.

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

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

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/956 z dnia 10 maja 2023 r. ustanawiające mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 52).

*ZALĄCZNIK I***Udziały SAF, o których mowa w art. 4**

- a) Od dnia 1 stycznia 2025 r. – co roku udział minimalny SAF na poziomie 2 %;
- b) od dnia 1 stycznia 2030 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 6 %, z czego:
 - (i) w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2031 r. - średni udział syntetycznych paliw lotniczych w całym okresie na poziomie 1,2 %, z czego co roku udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 0,7 %;
 - (ii) w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. - średni udział syntetycznych paliw lotniczych w całym okresie na poziomie 2,0 %, z czego co roku udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 1,2 % w okresie od dnia 1 stycznia 2032 r. do dnia 31 grudnia 2033 r. i na poziomie 2,0 % w okresie od dnia 1 stycznia 2034 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.;
- c) od dnia 1 stycznia 2035 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 20 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 5 %;
- d) od dnia 1 stycznia 2040 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 34 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 10 %;
- e) od dnia 1 stycznia 2045 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 42 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 15 %;
- f) od dnia 1 stycznia 2050 r. - co roku udział minimalny SAF na poziomie 70 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 35 %.

