



Obowiązki organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi wynikające z Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (tzw. ReFuelEU Aviation)

Zrównoważone paliwa lotnicze (SAF)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (tzw. ReFuelEU Aviation):

- ustanawia zharmonizowane przepisy dotyczące upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF)

Dotyczy:

- operatorów statków powietrznych,
- **organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi**
- dostawców paliw lotniczych

Nadzór:

- Prezes ULC jest właściwym organem odpowiedzialnym za egzekwowanie stosowania oraz za nakładanie kar pieniężnych wskazanych w Rozporządzeniu (UE) 2023/2405 odnośnie **operatorów statków powietrznych oraz organów zarządzających unijnymi portami lotniczymi** (z wyłączeniem dostawców paliw lotniczych). Dostawcy paliw podlegają Ministrowi Klimatu i Środowiska/Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki

Stosowanie – od 1 stycznia 2024 r., ale realnie, ze względu na liczbę wyjątków (udziały SAF, obowiązek „antytankeringu”, ułatwianie dostępu do SAF w portach lotniczych, sprawozdawczość) Rozporządzenie stosuje się od **1 stycznia 2025 r.**

Zrównoważone paliwa lotnicze (SAF)

Obowiązki organu zarządzającego unijnym portem lotniczym dotyczące ułatwienia dostępu do SAF:

- **spełnienie kryteriów unijnego portu lotniczego** – unijny port lotniczy to port lotniczy, w którym w poprzednim okresie sprawozdawczym ruch pasażerski przekroczył 800 000 pasażerów lub w którym ruch towarowy przekroczył 100 000 ton
 - za 2022 r. kryteria spełnia 7 portów lotniczych (EPWA, EPKK, EPGD, EPKT, EPMO, EPWR, EPPD)
 - za 2023 r. kryteria spełnia 8 portów lotniczych (+EPRZ)
 - wykaz przedstawia Komisja Europejska na podstawie danych od państw członkowskich

Port lotniczy, który nie spełnia kryterium unijnego portu lotniczego, na wniosek organu zarządzającego, może wystąpić do Prezesa ULC z wnioskiem o traktowanie tego portu lotniczego jako unijnego portu lotniczego do celów rozporządzenia, pod warunkiem że w momencie występowania z takim wnioskiem port ten spełnia wymogi określone w rozporządzeniu (tj. port podejmuje wszelkie niezbędne działania w celu ułatwienia dostępu do paliw zawierających minimalne udziały SAF). Organ zarządzający portem lotniczym powiadamia o tym wniosku państwo członkowskie, którego organ jest odpowiedzialny za dany port lotniczy. Powiadomieniu temu towarzyszy potwierdzenie, że dany port lotniczy spełnia wymogi określone w art. 6 ust. Rozporządzenia

Do 30 czerwca 2024 r. państwa członkowskie notyfikują KE i EASA listę lotnisk spełniających kryteria z art. 6 Rozporządzenia na 2025 r.

Zrównoważone paliwa lotnicze (SAF)

Obowiązki organu zarządzającego unijnym portem lotniczym dotyczące ułatwienia dostępu do SAF:

- **podejmowanie wszelkich niezbędnych działań w celu ułatwienia dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF** - brak definicji „wszelkich niezbędnych działań” – ale chodzi o konieczność zapewnienia dostępu operatorów statków powietrznych do paliw, czyli o zapewnienie niezbędnej infrastruktury (wymagane nowe inwestycje, ujęcie ich w planach biznesowych i umowy z dostawcami paliw) – w przypadku braku takich działań, port lotniczy może zostać zgłoszony do ULC np. przez linię lotniczą, która nie może przez brak takich działań wykonać celów w zakresie SAF
- w przypadku takiego zgłoszenia – Prezes ULC występuje do organu zarządzającego tym unijnym portem lotniczym z wnioskiem o dostarczenie – bez zbędnej zwłoki – informacji niezbędnych do udowodnienia przestrzegania obowiązku ułatwienia dostępu do paliw zawierających SAF
- Prezes ULC dokonuje oceny otrzymanych informacji –
 - ocena pozytywna – Prezes ULC stwierdza, że organ zarządzający unijnym portem lotniczym wypełnia swoje obowiązki i informuje o tym Komisję i EASA
 - ocena negatywna – Prezes ULC występuje do organu zarządzającego unijnym portem lotniczym o stwierdzenie braku odpowiedniego dostępu operatorów do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF i podjęcie wszelkich niezbędnych działań w celu zaradzenia temu brakowi bez zbędnej zwłoki i nie później niż trzy lata od otrzymania wniosku
- brak podjęcia wszelkich niezbędnych działań w celu zaradzenia temu brakowi bez zbędnej zwłoki nie później niż trzy lata po otrzymaniu wniosku będzie podlegał karze pieniężnej (proponowana kara to 1 000 – 20 000 zł, o ostatecznej wysokości zdecyduje legislator)

Zrównoważone paliwa lotnicze (SAF)

Obowiązki organu zarządzającego unijnym portem lotniczym dotyczące ułatwiania dostępu do SAF:

Organ zarządzający unijnym portem lotniczym **NIE JEST ODPOWIEDZIALNY** za zapewnienie minimalnego udziału SAF w udostępnianym paliwie lotniczym, a wyłącznie za podjęcie wszelkich niezbędnych działań w celu zapewnienia dostępu operatorów statków powietrznych do takich paliw.

- za zapewnienie odpowiedniej ilości SAF w paliwie lotniczym odpowiedzialny jest dostawca paliwa lotniczego
- od dnia **1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2034 r.** dostawca paliwa lotniczego może dostarczać udziały minimalne SAF określone w załączniku I Rozporządzenia jako średnią ważoną wszystkich paliw lotniczych dostarczonych przez niego w unijnych portach lotniczych w danym okresie sprawozdawczym. (art. 15 Rozporządzenia) – a więc nie do każdego unijnego portu lotniczego
- do dnia 1 lipca 2024 r. KE 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 (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)
- ewentualny system może obejmować elementy systemu „**book and claim**”, który 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.

Wodór i energia elektryczna

Promowanie dostaw wodoru i energii elektrycznej w unijnych portach lotniczych

- Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, dostawcy paliw lotniczych i podmioty zajmujące się obsługą paliw współpracują z państwem członkowskim w celu przygotowania **krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych** objętych zakresem stosowania rozporządzenia PE i Rady (UE) 2023/1804 (tzw. rozporządzenie AFIR)
- Po przyjęciu takich ram – podmioty te 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)
- **Do dnia 31 marca 2025 r.** – a następnie co dwa lata – **organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi składają właściwym organom i Agencji sprawozdania** na temat postępów w realizacji istniejących projektów dotyczących ich odpowiednich unijnych portów lotniczych i realizujących którąkolwiek z ww. inicjatyw
 - Sprawozdania te zawierają informacje, które są publicznie dostępne lub które można podać do wiadomości publicznej, w tym:
 - Prognozy dotyczące wielkości i rodzaju produkcji i dostaw wodoru i energii elektrycznej dla operatorów statków powietrznych w unijnym porcie lotniczym
 - Plany rozmieszczenia infrastruktury i usług ładowania i tankowania, w przypadku gdy takie plany zostały przyjęte

Rozporządzenie ReFuelEU Aviation

Co warto zapamiętać:

- Obowiązki dla lotnisk od **1 stycznia 2025 r.** – **podjęcie wszelkich niezbędnych działań** w celu ułatwienia dostępu operatorów statków powietrznych do paliw lotniczych zawierających udziały minimalne SAF
- Prezes ULC właściwym organem dla lotnisk
- Lista lotnisk podlegających Rozporządzeniu weryfikowana co roku **(+800 000 pasażerów/+100 000 ton cargo)**
- **Na wniosek niespełniającego kryteriów lotniska, możliwość objęcia przepisami rozporządzenia**
- Lotniska muszą wykazywać działanie mające na celu dostęp do SAF – rozwój infrastruktury/kontrakty na SAF! – inaczej mogą pojawić się skargi od operatorów i **konieczność nakładania kar!**
- **Dostawcy paliwa, a nie lotniska są odpowiedzialne za zapewnienie właściwej proporcji dostępności SAF w paliwie lotniczym**
- Do 1 lipca 2024 KE oceni lub wprowadzi dodatkowe mechanizmy elastyczności w zakresie SAF (dotyczy dostawców paliw lotniczych)
- Do 31 stycznia 2025 – obowiązek sprawozdawczy w zakresie promowania dostaw wodoru i energii elektrycznej
- **Do dnia 1 stycznia 2027 r.** Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiego i Radzie pierwsze sprawozdanie ze stosowania rozporządzenia ReFuelEU Aviation – w sprawozdaniu tym oceniona zostanie ewentualna potrzeba zmiany zakresu rozporządzenia



Osoby kontaktowe w ULC w sprawie SAF:

Robert Przybylski

Dyrektor

Departament Spraw Międzynarodowych

rprzybylski@ulc.gov.pl

Tel. 535 713 113

Katarzyna Marks

Główny Specjalista

Stanowisko ds. Ochrony Środowiska w Lotnictwie Cywilnym

Departament Spraw Międzynarodowych

kmarks@ulc.gov.pl

Tel. +48 22 520 75 17