

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

P9\_TA(2022)0297

## Zrównoważone paliwa lotnicze (inicjatywa ReFuelEU Aviation) \*\*\*I

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 7 lipca 2022 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))<sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2023/C 47/34)

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

- (1) Od dziesięcioleci transport lotniczy odgrywa kluczową rolę w gospodarce Unii i codziennym życiu obywateli Unii, będąc przy tym jednym z najbardziej dynamicznych i osiągających najlepsze wyniki sektorów unijnej gospodarki. Silnie stymuluje wzrost gospodarczy, zatrudnienie, handel i turystykę, a także konektywność i mobilność zarówno przedsiębiorstw, jak i **obywateli**, w szczególności w ramach unijnego wewnętrznego rynku lotniczego. Rozwój usług transportu lotniczego znacząco przyczynił się do poprawy konektywności w Unii oraz z państwami trzecimi, a także był ważnym motorem gospodarki Unii.

Poprawka

- (1) Od dziesięcioleci transport lotniczy odgrywa kluczową rolę w gospodarce Unii i codziennym życiu obywateli Unii, będąc przy tym jednym z najbardziej dynamicznych i osiągających najlepsze wyniki sektorów unijnej gospodarki. Silnie stymuluje wzrost gospodarczy, zatrudnienie, handel i turystykę, a także konektywność i mobilność zarówno przedsiębiorstw, jak i **obywateli, oraz jest jednym z głównych łączników między regionami najbardziej oddalonymi i kontynentem**, w szczególności w ramach unijnego wewnętrznego rynku lotniczego. Rozwój usług transportu lotniczego znacząco przyczynił się do poprawy konektywności, **zwiększenia spójności i zmniejszenia dysproporcji regionalnych** w Unii, **zwłaszcza dla regionów peryferyjnych, najbardziej oddalonych, słabo zaludnionych i wyspiarskich**, oraz z państwami trzecimi, a także był ważnym motorem gospodarki Unii.

<sup>(1)</sup> Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0199/2022).

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 2

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

- (2) **Od 2020 r. transport lotniczy jest jednym z sektorów najbardziej dotkniętych kryzysem związanym z COVID-19. Wraz z perspektywą zakończenia pandemii pojawiły się oczekiwania stopniowego przywrócenia ruchu lotniczego w nadchodzących latach i jego odbudowy do poziomów sprzed kryzysu. Jednocześnie emisje z tego sektora rosną od 1990 r., a wraz z pokonaniem pandemii ta tendencja wzrostowa może powrócić. W związku z tym konieczne jest przygotowanie się na przyszłość i wprowadzenie niezbędnych zmian, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku transportu lotniczego, co przyczyni się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych i przyniesie wysoki poziom konetywności, bezpieczeństwa i ochrony.**

Poprawka

- (2) **W rozporządzeniu (UE) 2021/1119 Unia Europejska ustanowiła zobowiązania prawne do osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. i ograniczenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r. Aby to osiągnąć, wszystkie sektory gospodarki, w tym sektor transportu, muszą podjąć szybkie kroki w celu dekarbonizacji. W przypadku sektora lotnictwa wymaga to znacznego zwiększenia produkcji, podaży i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych. Od 2020 r. transport lotniczy jest jednym z sektorów najbardziej dotkniętych kryzysem związanym z COVID-19. Oczekuje się stopniowego przywrócenia ruchu lotniczego w nadchodzących latach i jego odbudowy do poziomów sprzed kryzysu. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego szacuje roczny wzrost ruchu pasażerskiego w Europie na poziomie 3 % rocznie do 2050 r. oraz 2,4 % w przypadku ruchu towarowego. Jednocześnie emisje z tego sektora rosną od 1990 r., a wraz z pokonaniem pandemii ta tendencja wzrostowa może szybko powrócić. W związku z tym kluczowe jest przygotowanie się na przyszłość i wprowadzenie niezbędnych zmian, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie sektora transportu lotniczego, które w pełni przyczyni się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych i przyniesie wysoki poziom konetywności, przystępności cenowej, bezpieczeństwa i ochrony.**

## Poprawka 3

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

- (3) Funkcjonowanie unijnego sektora transportu lotniczego jest uwarunkowane jego wymiarem transgranicznym w Unii oraz wymiarem globalnym. Wewnętrzny rynek lotniczy to jeden z najbardziej zintegrowanych sektorów w Unii, regulowany jednolitymi przepisami dotyczącymi dostępu do rynku i warunków operacyjnych. Polityka zewnętrzna w dziedzinie transportu lotniczego **jest regulowana przepisami ustanowionymi** na szczeblu globalnym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), **jak również kompleksowymi wielostronnymi lub dwustronnymi porozumieniami** między Unią lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi.

Poprawka

- (3) Funkcjonowanie unijnego sektora transportu lotniczego jest uwarunkowane jego wymiarem transgranicznym w Unii oraz wymiarem globalnym. Wewnętrzny rynek lotniczy to jeden z najbardziej zintegrowanych sektorów w Unii, regulowany jednolitymi przepisami dotyczącymi dostępu do rynku i warunków operacyjnych. Polityka zewnętrzna Unii w dziedzinie transportu lotniczego **podlega zasadom ustanowionym** na szczeblu globalnym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) **oraz zawartym w kompleksowych wielostronnych lub dwustronnych porozumieniach** między Unią lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi. **Istotne jest zatem, by Unia podtrzymała starania, które podjęto na szczeblu międzynarodowym, wielostronnym i dwustronnym, aby wspierać wysoki poziom ambicji i konwergencji w odniesieniu do wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych, przy zapewnieniu równych warunków działania na szczeblu międzynarodowym.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

#### Poprawka 4

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

- (4) Na rynku transportu lotniczego panuje silna konkurencja między podmiotami gospodarczymi **w** całej Unii, którym niezbędne są równe warunki działania. Stabilność i dobrobyt rynku transportu lotniczego oraz jego uczestników zależą od jasnych i zharmonizowanych ram polityki, w których operatorzy statków powietrznych, porty lotnicze i inne podmioty działające w sektorze lotnictwa mogą funkcjonować w warunkach opartych na równych szansach. Występowanie zakłóceń na rynku wiąże się z ryzykiem osłabienia pozycji operatorów statków powietrznych i portów lotniczych względem wewnętrznych lub zewnętrznych konkurentów. Może on jednak spowodować utratę konkurencyjności sektora transportu lotniczego **oraz** utratę konektywności **w** transporcie lotniczym dla obywateli i przedsiębiorstw.

*Poprawka*

- (4) Na rynku transportu lotniczego panuje silna konkurencja między podmiotami gospodarczymi **na świecie oraz w** całej Unii, którym niezbędne są równe warunki działania. Stabilność i dobrobyt rynku transportu lotniczego oraz jego uczestników zależą od jasnych i zharmonizowanych ram polityki, w których operatorzy statków powietrznych, porty lotnicze i inne podmioty działające w sektorze lotnictwa mogą funkcjonować w warunkach opartych na równych **zasadach i** szansach, **co przyczyni się do powstania dynamicznego sektora i możliwości zatrudnienia. Loty wewnątrz UE w znacznym stopniu stanowią część globalnych tras wytyczonych w ramach globalnego rynku. To samo dotyczy tras z miejsc przeznaczenia spoza UE do miejsc przeznaczenia poza UE przez europejskie porty lotnicze.** Występowanie zakłóceń na rynku wiąże się z ryzykiem osłabienia pozycji operatorów statków powietrznych i portów lotniczych względem wewnętrznych lub zewnętrznych konkurentów. Może on jednak spowodować utratę konkurencyjności sektora transportu lotniczego, **zagrożając przedsiębiorstwom transportu lotniczego i miejscom pracy, a także utratę konektywności i wyboru połączeń transportowych w** transporcie lotniczym dla obywateli i przedsiębiorstw.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 5**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 5**

Tekst proponowany przez Komisję

- (5) W szczególności istotne jest zapewnienie równych warunków działania na całym unijnym rynku transportu lotniczego w odniesieniu do paliwa lotniczego, które stanowi znaczną część kosztów operatorów statków powietrznych. Różnice w cenie paliwa mogą mieć znaczny negatywny wpływ na wyniki gospodarcze operatorów statków powietrznych oraz na konkurencję na rynku. W przypadku gdy różnice w cenie paliwa lotniczego występują między poszczególnymi unijnymi portami lotniczymi lub między portami lotniczymi w UE i poza nią, może to zachęcać operatorów statków powietrznych do dostosowywania ich strategii tankowania paliwa z przyczyn ekonomicznych. Tankering zwiększa zużycie paliwa statku powietrznego i niepotrzebnie generuje emisje gazów cieplarnianych. W konsekwencji stosowanie tankeringu przez operatorów statków powietrznych podważa starania Unii na rzecz ochrony środowiska. Niektórzy operatorzy statków powietrznych mogą korzystać z atrakcyjnych cen paliwa lotniczego w swoich bazach macierzystych w celu zyskania przewagi konkurencyjnej wobec innych linii lotniczych obsługujących podobne trasy. Takie działanie może mieć niekorzystne skutki dla konkurencyjności sektora i szkodzić konektywności w transporcie lotniczym. W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić środki zapobiegające takim praktykom w celu uniknięcia niepotrzebnej szkody w środowisku, a także przywrócenia i zachowania warunków uczciwej konkurencji na rynku transportu lotniczego.

Poprawka

- (5) W szczególności istotne jest zapewnienie równych warunków działania na całym unijnym rynku transportu lotniczego w odniesieniu do paliwa lotniczego, które stanowi znaczną część kosztów operatorów statków powietrznych. Różnice w cenie paliwa mogą mieć znaczny negatywny wpływ na wyniki gospodarcze operatorów statków powietrznych oraz na konkurencję na rynku, **mogą zmniejszać atrakcyjność sektora lotnictwa i tym samym mobilność, a wysokie ceny paliwa mogą przekładać się bezpośrednio na wysokie ceny dla odbiorców końcowych**. W przypadku gdy różnice w cenie paliwa lotniczego występują między poszczególnymi unijnymi portami lotniczymi lub między portami lotniczymi w UE i poza nią, może to zachęcać operatorów statków powietrznych do dostosowywania ich strategii tankowania paliwa z przyczyn ekonomicznych. Tankering zwiększa zużycie paliwa statku powietrznego i niepotrzebnie generuje emisje gazów cieplarnianych. W konsekwencji stosowanie tankeringu przez operatorów statków powietrznych z **przyczyn ekonomicznych** podważa starania Unii na rzecz ochrony środowiska. Niektórzy operatorzy statków powietrznych mogą korzystać z atrakcyjnych cen paliwa lotniczego w swoich bazach macierzystych w celu zyskania przewagi konkurencyjnej wobec innych linii lotniczych obsługujących podobne trasy. Takie działanie może mieć niekorzystne skutki dla konkurencyjności sektora, **prowadzić do zakłóceń na rynku** i szkodzić konektywności w transporcie lotniczym. W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić środki zapobiegające takim praktykom w celu uniknięcia niepotrzebnej szkody w środowisku, a także przywrócenia i zachowania warunków uczciwej konkurencji na rynku transportu lotniczego. **Niniejsze rozporządzenie powinno jednak również uwzględniać fakt, że czasami dochodzi do tankeringu w celu zapewnienia zgodności z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego i w takich przypadkach jest uzasadnione względami bezpieczeństwa. Ponadto tankering może być konsekwencją szczególnych trudności operacyjnych niektórych operatorów statków powietrznych w niektórych portach lotniczych, m.in. w wyniku niewspółmiernie długiego czasu postoju statków powietrznych lub zmniejszonej przepustowości portu lotniczego w godzinach szczytu. Komisja powinna zatem ściśle monitorować, oceniać i analizować przypadki tankeringu i ich przyczyny oraz, w stosownych przypadkach, przedstawić wnioski ustawodawcze mające na celu zmianę niniejszego rozporządzenia.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

### Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

### Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

- (6) Głównym celem wspólnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój. Wymaga to zintegrowanego podejścia ukierunkowanego na zapewnienie **zarówno** efektywnego funkcjonowania systemu transportowego Unii, **jak** i ochrony środowiska naturalnego. Zrównoważony rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków mających na celu zmniejszenie emisji dwutlenku węgla pochodzących ze statków powietrznych wylatujących z unijnych portów lotniczych. Środki te powinny przyczynić się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych do 2030 i 2050 r.

*Poprawka*

- (6) Głównym celem wspólnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój. Wymaga to zintegrowanego podejścia ukierunkowanego na zapewnienie efektywnego funkcjonowania systemu transportowego Unii, **przestrzegania przepisów dotyczących pracy i spraw socjalnych oraz** ochrony środowiska naturalnego. Zrównoważony rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków, **w tym instrumentów finansowych**, mających na celu zmniejszenie emisji dwutlenku węgla pochodzących ze statków powietrznych wylatujących z unijnych portów **lotniczych oraz rozwój rynku produkcji i dostaw zrównoważonych paliw** lotniczych. Środki te powinny przyczynić się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych do 2030 i 2050 r.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 7

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

- (7) W przyjętym przez Komisję w grudniu 2020 r. komunikacie pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”<sup>(10)</sup> wytyczono kierunki działań dla unijnego systemu transportowego, które umożliwią jego ekologiczną i cyfrową transformację i zwiększą jego odporność. Obniżenie emisyjności sektora transportu lotniczego jest niezbędnym i trudnym procesem, szczególnie w perspektywie krótkoterminowej. Postęp technologiczny **osiągany** za sprawą europejskich i krajowych programów badań naukowych i innowacji w dziedzinie lotnictwa **przyczynił** się do znacznego zmniejszenia emisji w ubiegłych dziesięcioleciach. Globalny wzrost natężenia ruchu lotniczego wyprzedził jednak działania w zakresie zmniejszania emisji z tego sektora. Podczas gdy nowe technologie mają pomóc ograniczyć wykorzystanie energii z paliw kopalnych w lotnictwie krótkodystansowym w najbliższych dziesięcioleciach, zrównoważone paliwa lotnicze stanowią **jedynę** rozwiązanie pozwalające znacznie obniżyć emisyjność lotów na wszystkich dystansach, **i to** w krótkiej **perspektywie czasowej**. Obecnie ten potencjał jest jednak w dużej mierze niewykorzystany.

<sup>(10)</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości (COM(2020)0789), z 9.12.2020 r.

Poprawka

- (7) W przyjętym przez Komisję w grudniu 2020 r. komunikacie pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”<sup>(10)</sup> wytyczono kierunki działań dla unijnego systemu transportowego, które umożliwią jego ekologiczną i cyfrową transformację i zwiększą jego odporność. Obniżenie emisyjności sektora transportu lotniczego jest niezbędnym i trudnym procesem, szczególnie w perspektywie krótkoterminowej. Postęp technologiczny **i wyraźne zaangażowanie ze strony branży we wdrażanie polityk w zakresie ochrony środowiska osiągnęte** za sprawą europejskich i krajowych programów badań naukowych i innowacji w dziedzinie lotnictwa **przyczyniły** się do znacznego zmniejszenia emisji w ubiegłych dziesięcioleciach. Globalny wzrost natężenia ruchu lotniczego wyprzedził jednak działania w zakresie zmniejszania emisji z tego sektora. Podczas gdy nowe technologie, **w tym rozwój bezemisyjnych statków powietrznych o napędzie elektrycznym lub wodorowym**, mają pomóc ograniczyć wykorzystanie energii z paliw kopalnych w lotnictwie krótkodystansowym w najbliższych dziesięcioleciach **i mogą odegrać istotną rolę w lotnictwie komercyjnym w perspektywie średnio- i długoterminowej**, zrównoważone paliwa lotnicze stanowią **obiecujące** rozwiązanie pozwalające znacznie obniżyć emisyjność lotów na wszystkich dystansach, **zarówno w krótkiej, jak i średniej i długiej perspektywie**. Obecnie ten potencjał jest jednak w dużej mierze niewykorzystany **i z czasem potrzebne będzie wsparcie, aby można było dalej rozwijać i wprowadzać na rynek zrównoważone paliwa lotnicze oraz prowadzić badania naukowe dotyczące nowych silników statków powietrznych i technologii**.

<sup>(10)</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości (COM(2020)0789), z 9.12.2020 r.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 8**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (7a) *Nadrzędną zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim” należy wdrażać we wszystkich sektorach, wykraczając poza system energetyczny, aby objąć transport drogowy, w tym lotnictwo. W szczególności powinna ona być integralną częścią decyzji politycznych, planistycznych i inwestycyjnych związanych z wprowadzeniem bardziej energooszczędnych silników oraz zrównoważonych paliw i technologii alternatywnych, w tym w odniesieniu do szybkiego rozwoju samolotów napędzanych energią elektryczną pochodzącą ze źródeł odnawialnych lub zielonym wodorem.*



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 9**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 8**

Tekst proponowany przez Komisję

- (8) Zrównoważone paliwa lotnicze to ciekłe paliwa typu „drop-in”, mogące w pełni zastąpić konwencjonalne paliwa lotnicze i kompatybilne z istniejącymi silnikami statków powietrznych. Na szczeblu globalnym certyfikowanych jest szereg ścieżek produkcji zrównoważonych paliw lotniczych do zastosowań w lotnictwie cywilnym lub wojskowym. Pod względem technologicznym zrównoważone paliwa lotnicze są gotowe, by odegrać ważną rolę w zmniejszaniu emisji z transportu lotniczego już w bardzo krótkiej perspektywie czasowej. Oczekuje się, że w perspektywie średnio- i długoterminowej będą one stanowiły większą część koszyka energetycznego w lotnictwie. Ponadto dzięki odpowiednim międzynarodowym normom dotyczącym paliwa zrównoważone paliwa lotnicze mogą przyczynić się do obniżenia zawartości substancji aromatycznych paliwa końcowego stosowanego przez operatora, a tym samym pomogą zmniejszyć emisje inne niż CO<sub>2</sub>. Jeśli chodzi o inne **alternatywne rozwiązania w zakresie zasilania statków powietrznych**, takie jak energia elektryczna lub **ciekły wodór**, oczekuje się, że będą **one** stopniowo przyczyniać się do obniżenia emisyjności transportu lotniczego, począwszy od lotów krótkodystansowych.

Poprawka

- (8) Zrównoważone paliwa lotnicze to **paliwa lotnicze zawierające** ciekłe paliwa typu „drop-in”, mogące w pełni zastąpić konwencjonalne paliwa lotnicze i kompatybilne z istniejącymi silnikami statków powietrznych, **jak również wodór i energię elektryczną**. Na szczeblu globalnym certyfikowanych jest szereg ścieżek produkcji zrównoważonych paliw lotniczych do zastosowań w lotnictwie cywilnym lub wojskowym. Pod względem technologicznym zrównoważone paliwa lotnicze są gotowe, by odegrać ważną rolę w zmniejszaniu emisji z transportu lotniczego już w bardzo krótkiej perspektywie czasowej. Oczekuje się, że w perspektywie średnio- i długoterminowej będą one stanowiły większą część koszyka energetycznego w lotnictwie. Ponadto dzięki odpowiednim międzynarodowym normom dotyczącym paliwa **oraz wsparcia EASA w określeniu tych norm** zrównoważone paliwa lotnicze mogą przyczynić się do obniżenia zawartości substancji aromatycznych paliwa końcowego stosowanego przez operatora, a tym samym pomogą zmniejszyć emisje inne niż CO<sub>2</sub>. Jeśli chodzi o inne **zrównoważone paliwa lotnicze**, takie jak energia elektryczna lub **wodór, są to zdecydowanie obiecujące technologie, od których** oczekuje się, że będą stopniowo przyczyniać się do obniżenia emisyjności transportu lotniczego, począwszy od lotów krótkodystansowych. **Niniejsze rozporządzenie jeszcze bardziej przyspieszy rozwój naukowy i wdrażanie tych technologii, jak również innowacji komercyjnej w stosunku do tych technologii, umożliwiając przedsiębiorcom rozważenie ich w związku z obowiązkiem dotyczącym zrównoważonych paliw lotniczych określonym w niniejszym rozporządzeniu, w momencie gdy technologie te staną się gotowe do wykorzystania i dostępne w handlu. Zwiększy to również pewność i przewidywalność rynku oraz będzie stanowiło zachętę do inwestowania w nowe niezbędne technologie.**



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 10

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

- (9) Stopniowe wprowadzanie zrównoważonych paliw lotniczych na rynek transportu lotniczego będzie wiązało się z dodatkowym kosztem paliwa dla linii lotniczych, ponieważ produkcja takich technologii paliwowych jest na tę chwilę bardziej kosztowna niż produkcja konwencjonalnego paliwa lotniczego. Oczekuje się, że nasili to istniejące problemy związane z równymi warunkami działania na rynku transportu lotniczego w odniesieniu do paliwa lotniczego, a także spowoduje dalsze zakłócenia wśród operatorów statków powietrznych i portów lotniczych. W niniejszym rozporządzeniu należy przyjąć środki zapobiegające negatywnemu wpływowi wprowadzenia zrównoważonych paliw lotniczych na konkurencyjność sektora lotnictwa poprzez określenie zharmonizowanych wymogów w całej Unii.

Poprawka

- (9) Stopniowe wprowadzanie zrównoważonych paliw lotniczych na rynek transportu lotniczego będzie wiązało się z dodatkowym kosztem paliwa dla linii lotniczych, ponieważ produkcja takich technologii paliwowych jest na tę chwilę bardziej kosztowna niż produkcja konwencjonalnego paliwa lotniczego. Oczekuje się, że nasili to istniejące problemy związane z równymi warunkami działania na rynku transportu lotniczego w odniesieniu do paliwa lotniczego, a także spowoduje dalsze zakłócenia wśród operatorów statków powietrznych i portów lotniczych, **również w kontekście wdrożenia mechanizmu CORSIA oraz emisji objętych ETS**. W niniejszym rozporządzeniu należy przyjąć środki zapobiegające negatywnemu wpływowi wprowadzenia zrównoważonych paliw lotniczych na konkurencyjność sektora lotnictwa poprzez określenie zharmonizowanych wymogów w całej Unii, **w tym wspólnych definicji i wspólnych celów na szczeblu UE**.

## Poprawka 11

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

- (10) Na szczeblu globalnym zrównoważone paliwa lotnicze są **regulowane** przez ICAO. W **szczególności ICAO ustanawia** szczegółowe wymogi dotyczące zrównoważonego charakteru, identyfikowalności i rozliczania zrównoważonych paliw lotniczych do stosowania podczas lotów objętych mechanizmem kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Choć w CORSIA przewidziano zachęty, a zrównoważone paliwa lotnicze uważa się za integralny filar prac nad wykonalnością długoterminowego ambitnego celu wyznaczonego dla lotnictwa międzynarodowego, na chwilę obecną nie ma żadnego obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych podczas lotów międzynarodowych. Kompleksowe wielostronne lub dwustronne porozumienia w zakresie transportu lotniczego zawierane między UE lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi zasadniczo obejmują postanowienia dotyczące ochrony środowiska. **Póki co jednak** postanowienia te nie nakładają na umawiające się strony żadnych wiążących wymogów dotyczących wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych.

Poprawka

- (10) Na szczeblu globalnym zrównoważone paliwa lotnicze są **uregulowane i zdefiniowane** przez ICAO, w **ramach której kraje uzgodniły** szczegółowe wymogi dotyczące zrównoważonego charakteru, identyfikowalności i **sposoby** rozliczania **ścieżek certyfikowanych** zrównoważonych paliw lotniczych do stosowania podczas lotów objętych mechanizmem kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Choć w CORSIA przewidziano zachęty, a zrównoważone paliwa lotnicze uważa się za integralny filar prac nad wykonalnością długoterminowego ambitnego celu wyznaczonego dla lotnictwa międzynarodowego, na chwilę obecną nie ma żadnego obowiązkowego programu dotyczącego wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych podczas lotów międzynarodowych. Kompleksowe wielostronne lub dwustronne porozumienia w zakresie transportu lotniczego zawierane między UE lub jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi zasadniczo obejmują postanowienia dotyczące ochrony środowiska. **Obecnie** postanowienia te nie nakładają na umawiające się strony żadnych wiążących wymogów dotyczących wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 12**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 10 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Aby zapobiec zakłóceniom konkurencji na międzynarodowym rynku lotniczym, które mogłyby prowadzić do utraty przepływów ruchu lotniczego przez porty lotnicze UE i do ucieczki emisji, a także w celu stworzenia światowego rynku zrównoważonych paliw lotniczych, unijna polityka w zakresie zewnętrznych paliw lotniczych powinna objąć globalną wiodącą rolę w przechodzeniu na stosowanie zrównoważonych paliw, zaangażować się w międzynarodowe negocjacje mające na celu harmonizację definicji i norm dotyczących zrównoważonych paliw lotniczych oraz promować międzynarodową konwergencję przepisów dotyczących produkcji, stosowania i uzupełniania zrównoważonych paliw lotniczych. Istotne jest zatem, by Unia podtrzymała starania, które podjęła na szczelbu ICAO i zmierzała do stworzenia ambitnego globalnego systemu, który propaguje globalny rynek zrównoważonych paliw lotniczych i zapewnia równe warunki działania na szczelbu międzynarodowym. Komisja i państwa członkowskie powinny zatem domagać się na Zgromadzeniu Ogólnym ICAO niezwłocznego rozpoczęcia negocjacji w sprawie ambitnych globalnych ram politycznych na szczelbu ICAO w celu upowszechnienia zrównoważonych paliw lotniczych. Po przyjęciu takich globalnych ram polityki Komisja powinna zapewnić zgodność, spójność i komplementarność przepisów niniejszego rozporządzenia z globalnymi ramami i normami międzynarodowymi, zapewniając tym samym spójne wdrażanie i równe warunki działania na szczelbu międzynarodowym. Ponadto Komisja i państwa członkowskie powinny dążyć do zapewnienia, aby kompleksowe wielostronne i dwustronne umowy o transporcie lotniczym i umowy o komunikacji lotniczej zawierały równoważne, wiążące postanowienia dotyczące upoważnienia do mieszania w celu upowszechnienia zrównoważonych paliw lotniczych. Ponadto Komisja powinna regularnie oceniać, czy przepisy niniejszego rozporządzenia mają negatywny wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego w lotnictwie, konkurencyjność sektora, równe warunki działania na szczelbu międzynarodowym w odniesieniu do przewoźników lotniczych i węzłów lotniczych, oraz ewentualne zmiany planu podróży prowadzące do ucieczki emisji oraz, w stosownych przypadkach, przedstawiać środki zaradcze w celu przeciwdziałania tym negatywnym skutkom.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 13

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

- (12) W związku z powyższym należy ustanowić jednolite przepisy dotyczące wewnętrznego rynku lotniczego, które będą stanowiły uzupełnienie dyrektywy (UE) 2018/2001 i umożliwią realizację jej ogólnych celów dzięki uwzględnieniu szczególnych potrzeb i wymogów związanych z unijnym wewnętrznym rynkiem lotniczym. W szczególności niniejsze rozporządzenie ma na celu uniknięcie rozdrobnienia rynku lotniczego, zapobieżenie ewentualnym zakłóceniom konkurencji między podmiotami gospodarczymi czy **stosowaniu** przez operatorów statków powietrznych nieuczciwych praktyk **mających** na celu uniknięcie kosztów związanych z tankowaniem paliwa.

Poprawka

- (12) W związku z powyższym należy ustanowić jednolite przepisy dotyczące wewnętrznego rynku lotniczego, które będą stanowiły uzupełnienie dyrektywy (UE) 2018/2001 i umożliwią realizację jej ogólnych celów dzięki uwzględnieniu szczególnych potrzeb i wymogów związanych z unijnym wewnętrznym rynkiem lotniczym **oraz propagowanie zrównoważonych paliw w lotnictwie**. W szczególności niniejsze rozporządzenie ma na celu uniknięcie rozdrobnienia rynku lotniczego **Unii**, zapobieżenie ewentualnym zakłóceniom konkurencji między podmiotami gospodarczymi, czy **stosowania** przez operatorów statków powietrznych nieuczciwych praktyk, **które mają** na celu uniknięcie kosztów związanych z tankowaniem paliwa, **oraz propagowanie innowacji i produkcji w Unii**. **Potrzebne jest ukierunkowane wsparcie i finansowanie na szczeblu unijnym i krajowym, a także zachęcanie do partnerstw publiczno-prywatnych, aby przyspieszyć wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych.**

## Poprawka 14

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

- (15) Niniejsze rozporządzenie **powinno mieć zastosowanie do statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym, realizujących loty komercyjne w ramach transportu lotniczego**. Nie powinno ono mieć zastosowania do **takich** statków powietrznych **jak wojskowe statki powietrzne i statki powietrzne wykorzystywane do operacji** humanitarnych, poszukiwawczych, ratowniczych, **do pomocy w przypadku klęsk żywiołowych czy do celów** medycznych, **ani też do operacji organów celnych, policji i straży pożarnej**. **Loty realizowane w takich okolicznościach mają bowiem wyjątkowy charakter i jako takie nie zawsze mogą być planowane w taki sam sposób jak regularne loty**. **Z uwagi na charakter realizowanych operacji nie zawsze jest możliwe wypełnienie zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia, ponieważ wiązałoby się to z niepotrzebnym obciążeniem**. Aby zapewnić równe warunki działania na całym unijnym jednolitym rynku lotnictwa, **niniejsze rozporządzenie powinno obejmować**

Poprawka

- (15) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do statków powietrznych **uczestniczących w operacjach** humanitarnych, poszukiwawczych, ratowniczych, **niesienia** pomocy w przypadku **katastrof lub w celach** medycznych, **ponieważ** loty **wykonywane** w takich okolicznościach mają **charakter** wyjątkowy i jako takie nie zawsze mogą być **zaplanowane** w taki sam sposób jak **loty regularne**. **Z uwagi na charakter realizowanych operacji nie zawsze jest możliwe wypełnienie zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia, ponieważ wiązałoby się to z niepotrzebnym obciążeniem**. **Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym, realizujących loty komercyjne w ramach transportu lotniczego**. Nie powinno ono mieć zastosowania do wojskowych statków powietrznych ani do statków powietrznych wykorzystywanych do operacji organów celnych, policji i straży pożarnej. **Aby zapewnić równe warunki działania na całym unijnym jednolitym**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

możliwie największą część komercyjnego ruchu lotniczego wykonywanego z portów lotniczych zlokalizowanych na terytorium UE. Jednocześnie w celu zapewnienia bezpieczeństwa konektywności w transporcie lotniczym dla dobra obywateli Unii, przedsiębiorstw i regionów ważne jest, aby unikać nakładania nadmiernego obciążenia na operacje transportu lotniczego w małych portach lotniczych. Należy ustanowić próg wielkości rocznego lotniczego przepływu pasażerów i lotniczego ruchu towarowego, poniżej którego porty lotnicze nie będą objęte niniejszym rozporządzeniem; zakres rozporządzenia powinien jednak obejmować co najmniej 95 % łącznego ruchu rozpoczynającego się w portach lotniczych w Unii. Z tych samych powodów należy określić próg umożliwiający wyłączenie operatorów statków powietrznych realizujących bardzo małą liczbę odlotów z portów lotniczych zlokalizowanych na terytorium UE.

Poprawka

rynku lotnictwa oraz wesprzeć rozwój rynku zrównoważonych paliw lotniczych i niezbędnej infrastruktury dla tych paliw w całej UE, niniejsze rozporządzenie powinno obejmować cały ruch lotniczy wykonywany z portów lotniczych zlokalizowanych na terytorium UE. Jednocześnie w celu zapewnienia bezpieczeństwa konektywności w transporcie lotniczym dla dobra obywateli Unii, przedsiębiorstw i regionów, zagwarantowania niezbędnej elastyczności, aby umożliwić dostawcom paliw i liniom lotniczym uzupełnienie zrównoważonych paliw lotniczych w najbardziej opłacalny sposób, a także uniknięcia nakładania nadmiernych obciążeń na operacje transportu lotniczego w małych portach lotniczych, należy ustanowić mechanizm elastyczności jako etap przejściowy. Aby zapobiec nadmiernym zakłóceniom konkurencji na rynku wewnętrznym, po okresie przejściowym wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu powinny mieć jednakowe zastosowanie w długiej perspektywie do wszystkich unijnych portów lotniczych oraz do wszystkich komercyjnych operatorów statków powietrznych startujących lub lądujących w unijnym porcie lotniczym.

### Poprawka 15

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (15a) Niezwykle ważne jest, aby obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia nie miały nadmiernego wpływu na mniej połączone regiony europejskie, takie jak regiony wyspiarskie i najbardziej oddalone, które często są połączone tylko transportem lotniczym, oraz aby zapewnić tym regionom dostęp do podstawowych towarów i usług. Aby pomóc w zapewnieniu połączeń lotniczych w regionach o mniejszej liczbie alternatywnych wariantów transportu, należy zwrócić uwagę na możliwe skutki przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do przystępności cenowej, konkurencyjności i potencjalnego wzrostu cen tras lotniczych łączących regiony oddalone i inne obszary Unii.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 16

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16a) **Konieczne jest, aby pula kwalifikujących się zrównoważonych surowców była jak najbardziej otwarta, aby zmaksymalizować potencjał zwiększenia produkcji zrównoważonych paliw lotniczych po przystępnych cenach. Wykaz surowców kwalifikujących się na mocy niniejszego rozporządzenia nie powinien być statyczny, lecz powinien zmieniać się z biegiem czasu, aby uwzględnić nowe zrównoważone surowce. W tym celu, Komisja powinna co najmniej raz na dwa lata dokonywać przeglądu wykazu surowców określonego w załączniku IX część A i B w celu dodania nowych surowców. Nowe surowce dodane do załącznika IX powinny bezpośrednio kwalifikować się do produkcji zrównoważonych paliw lotniczych na mocy niniejszego rozporządzenia.**

## Poprawka 17

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (17) Z uwagi na zrównoważony rozwój paliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych nie powinny być kwalifikowalne. W szczególności, gdy uprawa roślin z przeznaczeniem na produkcję biopaliw wypiera tradycyjną produkcję upraw przeznaczonych do celów spożywczych lub paszowych, ma miejsce pośrednia zmiana użytkowania gruntów. **Taki dodatkowy popyt zwiększa presję na użytkowanie gruntów i może doprowadzić do rozszerzenia gruntów rolnych na obszary zasobne w pierwiastek węgla, takie jak lasy, tereny podmokłe i torfowiska, powodując dodatkowe emisje gazów cieplarnianych i utratę różnorodności biologicznej.** Badania wykazały, że skala tych skutków zależy od szeregu różnych czynników, w tym rodzaju surowców wykorzystywanych do produkcji paliwa, poziomu dodatkowego popytu na surowce wynikającego ze stosowania biopaliw oraz stopnia ochrony obszarów zasobnych w pierwiastek węgla na całym świecie. Najwyższe ryzyko pośredniej zmiany użytkowania gruntów stwierdzono w odniesieniu do biopaliw, paliw produkowanych z surowców, w przypadku których obserwuje się znaczne rozszerzenie terenów produkcji na obszary zasobne w pierwiastek węgla. W związku z tym nie należy promować paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych. Takie podejście jest

- (17) Z uwagi na zrównoważony rozwój paliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych, **w tym biopaliwa o wysokim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, takie jak biopaliwa pochodzące z oleju palmowego,** nie powinny być kwalifikowalne. W szczególności, gdy uprawa roślin z przeznaczeniem na produkcję biopaliw wypiera tradycyjną produkcję upraw przeznaczonych do celów spożywczych lub paszowych, ma miejsce pośrednia zmiana użytkowania gruntów. Taki dodatkowy popyt zwiększa presję na użytkowanie gruntów i może doprowadzić do rozszerzenia gruntów rolnych na obszary zasobne w pierwiastek węgla, takie jak lasy, tereny podmokłe i torfowiska, powodując dodatkowe emisje gazów cieplarnianych i utratę różnorodności biologicznej. Badania wykazały, że skala tych skutków zależy od szeregu różnych czynników, w tym rodzaju surowców wykorzystywanych do produkcji paliwa, poziomu dodatkowego popytu na surowce wynikającego ze stosowania biopaliw oraz stopnia ochrony obszarów zasobnych w pierwiastek węgla na całym świecie. Najwyższe ryzyko pośredniej zmiany użytkowania gruntów stwierdzono w odniesieniu do biopaliw, paliw produkowanych z surowców, w przypadku których obserwuje się znaczne rozszerzenie terenów produkcji na obszary zasobne w pierwiastek węgla.



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Tekst proponowany przez Komisję

zgodne z polityką Unii, a w szczególności z dyrektywą (UE) 2018/2001, w której ograniczono wykorzystanie takich biopaliw w transporcie drogowym i kolejowym i ustanowiono stosowny pułap w tym zakresie, biorąc pod uwagę mniejsze korzyści dla środowiska wynikające ze stosowania tych biopaliw, ich słabsze wyniki pod względem potencjału zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, a także ogólniejsze zastrzeżenia co do ich zrównoważonego charakteru. Oprócz emisji gazów cieplarnianych związanej z pośrednią zmianą użytkowania gruntów, która może częściowo lub w całości zniweczyć ograniczenia emisji gazów cieplarnianych poszczególnych biopaliw, pośrednia zmiana użytkowania gruntów stwarza również ryzyko dla różnorodności biologicznej. Ryzyko to jest szczególnie poważne w połączeniu z potencjalnym dużym zwiększeniem produkcji uwarunkowanym znacznym wzrostem popytu. Popyt na biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych w sektorze lotnictwa jest obecnie nieznacny, ponieważ ponad 99 % stosowanych obecnie paliw lotniczych pochodzi z surowców kopalnych. W związku z tym należy unikać generowania potencjalnie dużego popytu na biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych poprzez promowanie ich stosowania w niniejszym rozporządzeniu. Nieobjęcie biopaliw produkowanych z roślin zakresem niniejszego rozporządzenia pozwala także zminimalizować ewentualne ryzyko spowolnienia procesu obniżania emisyjności transportu drogowego, które w przeciwnym razie mogłoby wynikać z przeniesienia biopaliw produkowanych z roślin z sektora drogowego do sektora lotnictwa. Zminimalizowanie takiego przeniesienia jest ważne, ponieważ transport drogowy pozostaje obecnie zdecydowanie najbardziej zanieczyszczającym sektorem transportu.

## Poprawka

W związku z tym nie należy promować paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych. Takie podejście jest zgodne z polityką Unii, a w szczególności z dyrektywą (UE) 2018/2001, w której ograniczono wykorzystanie takich biopaliw w transporcie drogowym i kolejowym i ustanowiono stosowny pułap w tym zakresie, biorąc pod uwagę mniejsze korzyści dla środowiska wynikające ze stosowania tych biopaliw, ich słabsze wyniki pod względem potencjału zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, a także ogólniejsze zastrzeżenia co do ich zrównoważonego charakteru. Oprócz emisji gazów cieplarnianych związanej z pośrednią zmianą użytkowania gruntów, która może częściowo lub w całości zniweczyć ograniczenia emisji gazów cieplarnianych poszczególnych biopaliw, pośrednia zmiana użytkowania gruntów stwarza również ryzyko dla różnorodności biologicznej. Ryzyko to jest szczególnie poważne w połączeniu z potencjalnym dużym zwiększeniem produkcji uwarunkowanym znacznym wzrostem popytu. Popyt na biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych w sektorze lotnictwa jest obecnie nieznacny, ponieważ ponad 99 % stosowanych obecnie paliw lotniczych pochodzi z surowców kopalnych. W związku z tym należy unikać generowania potencjalnie dużego popytu na biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych poprzez promowanie ich stosowania w niniejszym rozporządzeniu. Nieobjęcie biopaliw produkowanych z roślin zakresem niniejszego rozporządzenia pozwala także zminimalizować ewentualne ryzyko spowolnienia procesu obniżania emisyjności transportu drogowego, które w przeciwnym razie mogłoby wynikać z przeniesienia biopaliw produkowanych z roślin z sektora drogowego do sektora lotnictwa. Zminimalizowanie takiego przeniesienia jest ważne, ponieważ transport drogowy pozostaje obecnie zdecydowanie najbardziej zanieczyszczającym sektorem transportu.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 18**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 17 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (17a) *Adekwatne i prawidłowe informacje na temat charakterystyki zrównoważonych paliw lotniczych mają zasadnicze znaczenie dla właściwego funkcjonowania niniejszego rozporządzenia. Aby zwiększyć zaufanie konsumentów oraz zapewnić przejrzystość i identyfikowalność, dostawcy paliw są odpowiedzialni za dostarczanie prawidłowych informacji dotyczących właściwości dostarczanego paliwa, charakterystyki zrównoważonych paliw lotniczych oraz pochodzenia surowców wykorzystywanych do produkcji paliwa. Informacje te są zgłaszane w unijnej bazie danych ustanowionej na mocy art. 28 dyrektywy (UE) 2018/2001 (dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii). Dostawcy paliw, którym udowodniono podawanie wprowadzających w błąd lub niedokładnych informacji na temat właściwości lub pochodzenia dostarczanych przez nich paliw, powinni podlegać karze. Państwa członkowskie zapewniają, aby dostawcy paliw terminowo wprowadzali dokładne informacje do unijnej bazy danych oraz aby informacje te były weryfikowane i poddawane audytowi. W celu zwalczania ewentualnych nadużyć finansowych oraz z uwagi na fakt, że znaczna część surowców potrzebnych do produkcji zrównoważonych paliw lotniczych pochodzi spoza Unii, konieczne jest, aby państwa członkowskie, we współpracy z właściwymi organami europejskimi, wzmocniły mechanizm kontroli przesyłu, w tym poprzez przeprowadzanie kontroli na miejscu. W związku z tym Komisja opublikuje rozporządzenie wykonawcze w sprawie certyfikacji zrównoważonego rozwoju zgodnie z art. 30 ust. 8 dyrektywy (UE) 2018/2001 w celu dalszej harmonizacji i umocnienia przepisów dotyczących wiarygodności, przejrzystości i niezależności audytu, a także współpracy właściwych organów państw członkowskich w zakresie nadzoru nad audytem.*



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 19

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

- (18) Niezbędne jest wprowadzenie pojedynczych, jasnych i solidnych ram zrównoważonego rozwoju w celu zapewnienia pewności dla podmiotów działających w przemyśle lotniczym i paliwowym co do kwalifikowalności zrównoważonych paliw lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić spójność z innymi powiązаныmi strategiami politycznymi UE, kwalifikowalność zrównoważonych paliw lotniczych należy określić na podstawie ich zgodności z kryteriami zrównoważonego rozwoju ustanowionymi w art. 29 dyrektywy 2018/2001<sup>(12)</sup>.

<sup>(12)</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

Poprawka

- (18) Niezbędne jest wprowadzenie pojedynczych, jasnych i solidnych ram zrównoważonego rozwoju w celu zapewnienia pewności **prawa i ciągłości** dla podmiotów działających w przemyśle lotniczym i paliwowym co do kwalifikowalności zrównoważonych paliw lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić spójność z innymi powiązаныmi strategiami politycznymi UE, kwalifikowalność zrównoważonych paliw lotniczych należy określić na podstawie ich zgodności z kryteriami zrównoważonego rozwoju ustanowionymi w art. 29 dyrektywy **(UE)** 2018/2001<sup>(12)</sup>.

<sup>(12)</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

## Poprawka 20

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

- (19) Celem niniejszego rozporządzenia powinno być zapewnienie operatorom statków powietrznych możliwości konkurencji w warunkach opartych na równych szansach pod względem dostępu do zrównoważonych paliw lotniczych. Aby uniknąć jakichkolwiek zakłóceń na rynku przewozów lotniczych, wszystkim unijnym portom lotniczym objętym niniejszym rozporządzeniem należy dostarczać jednakowe udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych. Choć uczestnicy rynku mogą dostarczać i stosować większe ilości zrównoważonych paliw, niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić, aby obowiązkowe udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych były takie same we wszystkich portach lotniczych objętych rozporządzeniem. **Zastępuje ono** wszelkie wymogi ustanowione pośrednio lub bezpośrednio na szczeblu krajowym lub regionalnym zobowiązujące operatorów statków powietrznych lub dostawców paliwa lotniczego do wykorzystywania lub dostarczania zrównoważonych paliw lotniczych w wartościach docelowych innych niż te przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. W celu zapewnienia jasnych i przewidywalnych ram prawnych, a tym samym wsparcia rozwoju rynku i wprowadzenia na rynek najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych wykazujących potencjał rozwojowy umożliwiający sprostanie przyszłym potrzebom, w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić stopniowe zwiększanie udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych w miarę upływu czasu. Z uwagi na znaczny potencjał obniżenia emisyjności syntetycznych paliw lotniczych, a także ze względu

Poprawka

- (19) Celem niniejszego rozporządzenia powinno być zapewnienie operatorom statków powietrznych możliwości konkurencji w warunkach opartych na równych szansach pod względem dostępu do zrównoważonych paliw lotniczych. Aby uniknąć jakichkolwiek zakłóceń na rynku przewozów lotniczych, wszystkim unijnym portom lotniczym objętym niniejszym rozporządzeniem należy dostarczać jednakowe udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych. Choć uczestnicy rynku mogą dostarczać i stosować większe ilości zrównoważonych paliw, niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić, aby obowiązkowe udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych były takie same we wszystkich portach lotniczych objętych rozporządzeniem. **Dostępność surowców i zdolność produkcyjna w zakresie zrównoważonych paliw lotniczych nie są nieograniczone. Jeżeli niektóre państwa członkowskie podejmą wyższe ogólne zobowiązania w zakresie dostaw zrównoważonych paliw lotniczych na szczeblu krajowym, zwiększy się konkurencja o surowce z innymi sektorami transportu i energii; może to prowadzić do niedoborów dostaw w innych regionach. Zmniejszyłoby to zdolność operatorów statków powietrznych w tych regionach do obniżenia emisyjności i w nieuczciwy sposób zwiększyłoby koszty spełnienia przez tych operatorów wymogów przewidzianych w szczególności w EU ETS; doprowadziłoby to do zakłóceń na rynku i ogólnej niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej. W związku z tym należy ustalić na szczeblu UE wspólny cel w zakresie ogólnej produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

na obecne szacowane koszty ich produkcji niezbędne jest ustanowienie specjalnego dodatkowego zobowiązania dotyczącego tych paliw. W przypadku produkcji z wykorzystaniem energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i dwutlenku węgla wychwytywanego bezpośrednio z powietrza syntetyczne paliwa lotnicze mogą ograniczyć emisje nawet o 100 % w porównaniu z konwencjonalnym paliwem lotniczym. Okazują się one też znacznie korzystniejsze w porównaniu z innymi rodzajami zrównoważonych paliw lotniczych, jeśli chodzi o zasobooszczędność (w szczególności z uwagi na zapotrzebowanie na wodę) procesu produkcji. Koszty produkcji syntetycznych paliw lotniczych są jednak obecnie 3 do 6 razy wyższe od ceny rynkowej konwencjonalnego paliwa lotniczego. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić specjalne dodatkowe zobowiązanie dotyczące tej technologii. W ramach przyszłych przeglądów niniejszego rozporządzenia można rozważyć włączenie w jego zakres innych rodzajów paliw syntetycznych, na przykład niskoemisyjnych paliw syntetycznych zapewniających znaczne zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, jeżeli takie paliwa zostaną zdefiniowane w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii.

Poprawka

**Niniejsze rozporządzenie zastępuje** wszelkie wymogi ustanowione pośrednio lub bezpośrednio na szczeblu krajowym lub regionalnym zobowiązujące operatorów statków powietrznych lub dostawców paliwa lotniczego do wykorzystywania lub dostarczania zrównoważonych paliw lotniczych w wartościach docelowych innych niż te przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. W celu zapewnienia jasnych i przewidywalnych ram prawnych, a tym samym wsparcia rozwoju rynku i wprowadzenia na rynek najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych wykazujących potencjał rozwojowy umożliwiający sprostanie przyszłym potrzebom, w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić stopniowe zwiększanie udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych w miarę upływu czasu. Z uwagi na znaczny potencjał obniżenia emisyjności syntetycznych paliw lotniczych, a także ze względu na obecne szacowane koszty ich produkcji niezbędne jest ustanowienie specjalnego dodatkowego zobowiązania dotyczącego tych paliw. W przypadku produkcji z wykorzystaniem energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i dwutlenku węgla wychwytywanego bezpośrednio z powietrza syntetyczne paliwa lotnicze mogą ograniczyć emisje nawet o 100 % w porównaniu z konwencjonalnym paliwem lotniczym. Okazują się one też znacznie korzystniejsze w porównaniu z innymi rodzajami zrównoważonych paliw lotniczych, jeśli chodzi o zasobooszczędność (w szczególności z uwagi na zapotrzebowanie na wodę) procesu produkcji. Koszty produkcji syntetycznych paliw lotniczych są jednak obecnie 3 do 6 razy wyższe od ceny rynkowej konwencjonalnego paliwa lotniczego. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić specjalne dodatkowe zobowiązanie dotyczące tej technologii. W ramach przyszłych przeglądów niniejszego rozporządzenia można rozważyć włączenie w jego zakres innych rodzajów paliw syntetycznych, na przykład niskoemisyjnych paliw syntetycznych zapewniających znaczne zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, jeżeli takie paliwa zostaną zdefiniowane w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii. **Ponadto syntetyczne paliwa lotnicze zawierające CO<sub>2</sub> pochodzące z bezpośredniego wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza mogą odegrać ważną rolę ze względu na ich zdolność do pozyskiwania CO<sub>2</sub> w sposób zrównoważony i należy je dalej wspierać.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 21**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 19 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (19a) *Dostępność surowców i zdolność produkcyjna w zakresie zrównoważonych paliw lotniczych nie są nieograniczone. Wzmoczona konkurencja o ograniczone surowce może prowadzić do niedoborów dostaw i zakłóceń na rynku, a tym samym negatywnie wpłynąć na konkurencyjność całego sektora lotnictwa. Aby zapewnić równe warunki działania i uniknąć fragmentacji rynku wewnętrznego, w całej Unii powinny obowiązywać zharmonizowane wymogi dotyczące minimalnego udziału wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych. Zapewniając osiągnięcie tych zharmonizowanych udziałów w wolumenie na szczeblu UE zgodnie z załącznikiem I, państwa członkowskie mogą jednak przyjmować środki krajowe, polityki wspierające i inicjatywy mające na celu zwiększenie poziomu produkcji i upowszechnienia zrównoważonych paliw lotniczych, w tym syntetycznych paliw lotniczych, na ich terytorium, na przykład poprzez zapewnienie wsparcia finansowego. Takie działania krajowe powinny być przejrzyste, niedyskryminacyjne, proporcjonalne i ogólnie dostępne dla wszystkich przedsiębiorstw. Ponadto ponieważ w niniejszym rozporządzeniu nie określono udziału maksymalnego zrównoważonych paliw lotniczych, linie lotnicze i dostawcy paliwa mogą realizować bardziej ambitną politykę w zakresie ochrony środowiska, w większym stopniu wykorzystując i dostarczając zrównoważone paliwa lotnicze w całej sieci operacji, unikając przy tym tankeringu. W tym celu linie lotnicze i dostawcy paliwa mogliby, w drodze ustaleń umownych, uzgodnić wzajemne zobowiązania dotyczące produkcji, dostaw i zakupu z góry określonych ilości zrównoważonych paliw lotniczych, w tym tych, które przekraczają minimalne udziały wolumenu określone w załączniku I. Takie ustalenia umowne mogą również obejmować odpowiedzialność i określać warunki rekompensaty finansowej w przypadku braku dostawy.*

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 22**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 19 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (19b) *Popyt konsumpcyjny może odegrać ważną rolę w rozwoju bardziej zrównoważonego lotnictwa. Jednak aby konsumenci mogli świadomie wybierać, potrzebne są solidniejsze, bardziej wiarygodne, niezależne i zharmonizowane informacje na temat wpływu lotów na środowisko, zgodnie z planem działania dotyczącym strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. W tym celu należy stworzyć kompleksowy unijny system etykietowania efektywności środowiskowej lotnictwa, który może dostarczyć użytkownikom usług lotniczych jasnych, przejrzystych, wszechstronnych, przyjaznych dla użytkownika i łatwo zrozumiałych informacji na temat efektywności środowiskowej lotnictwa. Będzie to stanowić bodziec do dokonywania wyborów przez konsumentów i dalszego promowania stosowania zrównoważonych paliw lotniczych i innych środków na rzecz zrównoważonego rozwoju przez operatorów statków powietrznych. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jest już odpowiedzialna za certyfikację statków powietrznych w zakresie ochrony środowiska i współpracuje z zainteresowanymi stronami nad opracowaniem systemu oznakowania ekologicznego dla lotnictwa, który obejmie statki powietrzne, operatorów statków powietrznych i loty komercyjne. EASA powinna mieć za zadanie zapewnienie dalszego rozwoju, wdrażania i funkcjonowania takiego systemu, aby zagwarantować jego niezależność, solidność techniczną i synergię z innymi środkami UE.*

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 23**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 20**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

- (20) Niezbędne jest zapewnienie, aby udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych mogły być z powodzeniem dostarczane na rynek lotniczy bez niedoborów zaopatrzeniowych. W tym celu należy zaplanować wystarczający czas na realizację, tak aby przemysł paliw odnawialnych mógł odpowiednio przygotować moce produkcyjne. Dostawy zrównoważonych paliw lotniczych powinny **być obowiązkowe od 2025 r.** Podobnie w celu zapewnienia na rynku pewności prawa i przewidywalności, a także aby zachęcić do trwałych inwestycji na rzecz mocy produkcyjnych w zakresie produkcji zrównoważonych paliw lotniczych, warunki niniejszego rozporządzenia powinny być stabilne w długim okresie.

---

*Poprawka*

- (20) Niezbędne jest zapewnienie, aby udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych mogły być z powodzeniem dostarczane na rynek lotniczy bez niedoborów zaopatrzeniowych. W tym celu należy zaplanować wystarczający czas na realizację **i wprowadzić mechanizm elastyczności**, tak aby przemysł paliw odnawialnych mógł odpowiednio przygotować moce produkcyjne, **a także aby umożliwić dostawcom paliwa lotniczego i operatorom statków powietrznych wywiązanie się z obowiązków w sposób najbardziej opłacalny, bez ograniczania ogólnych ambicji środowiskowych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.** Dostawy zrównoważonych paliw lotniczych powinny **rozpocząć się w 2025 r., z uwzględnieniem elastyczności przewidzianej w mechanizmie elastyczności dotyczącym zrównoważonych paliw lotniczych.** Podobnie w celu zapewnienia na rynku pewności prawa i przewidywalności, a także aby zachęcić do trwałych inwestycji na rzecz mocy produkcyjnych w zakresie produkcji zrównoważonych paliw lotniczych, warunki niniejszego rozporządzenia powinny być stabilne w długim okresie.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 24

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

- (21) Wraz z wprowadzeniem i rozwojem zrównoważonych paliw lotniczych w unijnych portach lotniczych praktykowanie tankeringu może się nasilić w związku ze wzrostem kosztów paliwa lotniczego. Tankering jest praktyką niezrównoważoną i należy go unikać, ponieważ podważa starania Unii na rzecz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Praktyki te są sprzeczne z celami obniżenia emisyjności sektora lotnictwa, ponieważ większa masa statku powietrznego powoduje większe zużycie paliwa i zwiększa powiązane emisje podczas lotu. Tankering stwarza również ryzyko dla równych warunków działania w Unii między operatorami statków powietrznych, a także między portami lotniczymi. W niniejszym rozporządzeniu należy zatem nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg tankowania paliwa przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego. Ilość uzupełnianego paliwa przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego powinna odpowiadać ilości paliwa niezbędnej do realizacji lotów rozpoczynających się z tego portu lotniczego, z uwzględnieniem niezbędnej zgodności z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa lotu. Wymóg ten zapewnia równe warunki prowadzenia działalności w Unii, mające zastosowanie zarówno do unijnych, jak i zagranicznych podmiotów gospodarczych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony środowiska. Ponieważ w rozporządzeniu nie określono udziału maksymalnego zrównoważonych paliw lotniczych we wszystkich paliwach lotniczych, linie lotnicze i dostawcy paliwa mogą realizować bardziej ambitną politykę w zakresie ochrony środowiska, w większym stopniu wykorzystując i dostarczając zrównoważone paliwa lotnicze w całej sieci operacji, unikając przy tym tankeringu.

Poprawka

- (21) Wraz z wprowadzeniem i rozwojem zrównoważonych paliw lotniczych w unijnych portach lotniczych praktykowanie tankeringu z **powodów ekonomicznych** może się nasilić w związku ze wzrostem kosztów paliwa lotniczego. Tankering z **powodów ekonomicznych** jest praktyką niezrównoważoną i należy go unikać, ponieważ podważa starania Unii na rzecz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Praktyki te są sprzeczne z celami obniżenia emisyjności sektora lotnictwa, ponieważ większa masa statku powietrznego powoduje większe zużycie paliwa i zwiększa powiązane emisje podczas lotu. Tankering stwarza również ryzyko dla równych warunków działania w Unii między operatorami statków powietrznych, a także między portami lotniczymi. W niniejszym rozporządzeniu należy zatem nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg tankowania paliwa przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego. Ilość uzupełnianego paliwa przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego powinna odpowiadać ilości paliwa niezbędnej do realizacji lotów rozpoczynających się z tego portu lotniczego, z uwzględnieniem niezbędnej zgodności z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa lotu. Wymóg ten zapewnia równe warunki prowadzenia działalności w Unii, mające zastosowanie zarówno do unijnych, jak i zagranicznych podmiotów gospodarczych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony środowiska. Ponieważ w rozporządzeniu nie określono udziału maksymalnego zrównoważonych paliw lotniczych we wszystkich paliwach lotniczych, linie lotnicze i dostawcy paliwa mogą realizować bardziej ambitną politykę w zakresie ochrony środowiska, w większym stopniu wykorzystując i dostarczając zrównoważone paliwa lotnicze w całej sieci operacji, unikając przy tym tankeringu. **Aby zapewnić równe warunki działania zarówno w odniesieniu do lotów wewnątrzunijnych, jak i pozaunijnych, Komisja powinna regularnie monitorować i oceniać przypadki tankeringu oraz składać sprawozdania na ten temat.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 25**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 21 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (21a) *Dalsze wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych, które zazwyczaj charakteryzują się niższymi stężeniami substancji zapachowych i niższą zawartością siarki, przyczyni się do ograniczenia skutków zmiany klimatu niezwiązanych z emisją CO<sub>2</sub>. Dalsze obniżenie zawartości substancji aromatycznych i siarki w paliwie lotniczym mogłoby przyczynić się do zmniejszenia występowania chmur typu cirrus, poprawy jakości powietrza w portach lotniczych i wokół nich, a także poprawy jakości paliwa z korzyścią dla linii lotniczych, zarówno dzięki wysokiej gęstości energetycznej, jak i niższym kosztom utrzymania spowodowanym niższymi poziomami sadzy. Należy jednak zmniejszyć stężenia substancji zapachowych w paliwach lotniczych, przestrzegając międzynarodowych zasad bezpieczeństwa paliw i zachowując równe warunki działania na szczeblu międzynarodowym. W związku z tym EASA powinna monitorować zawartość związków aromatycznych i siarki w konwencjonalnych paliwach lotniczych. Najpóźniej do 1 stycznia 2025 r. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające możliwe środki, w tym w stosownych przypadkach wnioski ustawodawcze i normy jakości paliwa, mające na celu optymalizację zawartości związków aromatycznych w paliwie lotniczym.*



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 26**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 21 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21b) Lotnictwo nie tylko przyczynia się do ocieplenia klimatu, lecz także ma negatywny wpływ na jakość powietrza. Najistotniejsze zanieczyszczenia to cząstki stałe (PM), w tym cząstki ultradrobne, tlenki azotu (NOX) i lotne związki organiczne (LZO), przy czym niektóre z tych zanieczyszczeń pierwotnych wytwarzają inne zanieczyszczenia <sup>(1a)</sup>. Chociaż potrzebne są dalsze badania nad wpływem cząstek ultradrobnych na zdrowie, kilka badań wykazało krótko- i długoterminowe skutki narażenia na cząstki ultradrobne, w tym śmiertelność, choroby układu krążenia, chorobę niedokrwinną serca i choroby płuc <sup>(1b)</sup>. Zanieczyszczenie powietrza przyczynia się również do utraty różnorodności biologicznej poprzez szkody w ekosystemach.

<sup>(1a)</sup> EASA, lotnictwo a zanieczyszczenie powietrza: <https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality>

<sup>(1b)</sup> WHO Global Air Quality Guidelines 2021: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 27

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

- (22) **Ważne jest zagwarantowanie, aby zapewniono całą niezbędną infrastrukturę do dostarczania, magazynowania i tankowania zrównoważonych paliw lotniczych, a także stały i nieprzerwany dostęp dostawców paliw do infrastruktury paliw transportowych, tak aby nie stanowiły one przeszkody w wykorzystaniu zrównoważonych paliw lotniczych.** Niniejsze rozporządzenie należy uwzględnić różne modele zarządzania portami lotniczymi w całej Unii. W związku z tym porty lotnicze objęte niniejszym rozporządzeniem lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ zarządzający, dla którego dane państwo członkowskie zastrzegło scentralizowaną infrastrukturę portu lotniczego, określony w art. 8 dyrektywy Rady 96/67/WE („dyrektywa o rynku usług obsługi naziemnej”), podejmują zatem niezbędne działania w celu zapewnienia infrastruktury koniecznej do dostaw, przechowywania i uzupełniania takich zrównoważonych paliw lotniczych oraz do udostępnienia tej infrastruktury operatorom statków powietrznych. W przypadku gdy ostateczna odpowiedzialność za zapewnienie infrastruktury paliwowej w unijnym porcie lotniczym spoczywa, zgodnie z ustaleniami umownymi, na podmiocie innym niż unijny port lotniczy lub, w stosownych przypadkach, na organie zarządzającym portem lotniczym, podmiot ten powinien być odpowiedzialny na mocy ustaleń umownych za wypełnienie obowiązku wynikającego z art. 6 niniejszego rozporządzenia. W stosownych przypadkach EASA powinna mieć możliwość żądania od unijnego portu lotniczego udzielenia informacji na temat dostępnej infrastruktury umożliwiającej sprawną dystrybucję i sprawne tankowanie zrównoważonych paliw lotniczych przez operatorów statków powietrznych. Rolą EASA powinno być stanowienie wspólnego punktu kontaktowego dla portów i linii lotniczych w przypadku konieczności uzyskania wyjaśnień technicznych dotyczących dostępności infrastruktury paliwowej. **Kiedy statki powietrzne o napędzie elektrycznym lub wodorowym będą odpowiednio dopracowane i dostępne na rynku, porty lotnicze objęte niniejszym rozporządzeniem będą musiały podjąć wszelkie niezbędne działania, aby stworzyć odpowiednią infrastrukturę do ładowania statków powietrznych i tankowania ich wodorem, zgodnie z odpowiednim planem wdrożenia krajowych ram polityki określonym w proponowanym rozporządzeniu w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Ponadto należy zapewnić dostawy energii elektrycznej do samolotów stacjonarnych, zgodnie z art. 12 rozporządzenia XXX [rozporządzenie AFIR].**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 28**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (22a) *Wiele portów lotniczych w Unii zaopatruje się w paliwo lotnicze głównie rurociągami z rafinerii lub stacji mieszania, gdzie trzeba domieszać SAF w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju. Państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne środki, aby umożliwić dostawcom paliwa lotniczego stały i niezakłócony dostęp do infrastruktury paliwowej cywilnego lotnictwa transportowego w celu dostawy zarówno konwencjonalnych paliw lotniczych, jak i paliw lotniczych zawierających pewną ilość zrównoważonych paliw lotniczych. Dostarczanie SAF do portów lotniczych Unii w ilościach wystarczających do spełnienia wymogów określonych w załączniku I za pomocą alternatywnych środków, takich jak transport drogowy lub samochodowy z rafinerii i stacji mieszania, jest niewykonalne z logistycznego, praktycznego i kosztowego punktu widzenia oraz pod względem kar związanych z CO<sub>2</sub>. Aby dostarczyć minimalną ilość SAF wymaganą na mocy niniejszego rozporządzenia, konieczne będzie wykorzystanie tych rurociągów, a także rurociągów należących do dostawców paliwa, o ile takie istnieją, oraz istniejącej infrastruktury kolejowej.*

**Poprawka 29**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 24**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (24) Należy też nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg przedkładania rocznych sprawozdań dotyczących bieżącej ilości paliwa uzupełnianego przez nich w poszczególnych unijnych portach lotniczych, potwierdzających, że nie stosują oni tankeringu. Sprawozdania powinny być weryfikowane przez niezależnych weryfikatorów i przekazywane EASA w celu monitorowania i oceny zgodności. Weryfikatorzy powinni stwierdzać prawidłowość ilości paliwa potrzebnego rocznie zgłaszanego przez operatorów za pomocą narzędzia zatwierdzonego przez Komisję.
- (24) Należy też nałożyć na operatorów statków powietrznych wymóg przedkładania rocznych sprawozdań dotyczących bieżącej ilości paliwa uzupełnianego przez nich w poszczególnych unijnych portach lotniczych, potwierdzających, że nie stosują oni tankeringu z **powodów ekonomicznych**. Sprawozdania powinny być weryfikowane przez niezależnych weryfikatorów i przekazywane EASA w celu monitorowania i oceny zgodności. Weryfikatorzy powinni stwierdzać prawidłowość ilości paliwa potrzebnego rocznie zgłaszanego przez operatorów za pomocą narzędzia zatwierdzonego przez Komisję.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 30**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 26 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (26a) **Wprowadzenie w Unii obowiązku wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych mogłoby postawić w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej unijne przedsiębiorstwa lotnicze, które obsługują bezpośrednio loty długodystansowe z unijnego portu lotniczego w porównaniu z ich konkurentami obsługującymi połączenia za pośrednictwem węzła lotniczego poza Unią. Aby dalej propagować wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych w Unii, których ceny, jak się szacuje, będą w przewidywalnej przyszłości znacznie odbiegały od cen paliw konwencjonalnych, linie lotnicze powinny móc ubiegać się o bezpłatne uprawnienia na uzupełnienie zrównoważonych paliw lotniczych w ramach systemu ETS**

**Poprawka 31**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 27**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (27) **Istotne jest, aby operatorzy statków powietrznych mogli zgłaszać wykorzystanie** zrównoważonych paliw lotniczych w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych, takich jak unijny system handlu uprawnieniami do emisji lub CORSIA, w zależności od trasy lotu. Niezbędne jest jednak, aby niniejsze rozporządzenie nie prowadziło do podwójnego liczenia redukcji emisji. Operatorzy statków powietrznych powinni móc ubiegać się o korzyści wynikające z zastosowania danej partii zrównoważonych paliw lotniczych tylko raz. Należy żądać od dostawców paliwa przedstawiania operatorom statków powietrznych nieodpłatnie wszelkich informacji dotyczących właściwości zrównoważonego paliwa lotniczego sprzedanego danemu operatorowi statku powietrznego oraz informacji istotnych dla operatorów statków powietrznych w celu wypełnienia obowiązku sprawozdawczego wynikającego z niniejszego rozporządzenia lub systemów dotyczących gazów cieplarnianych.
- (27) **Aby zachęcić operatorów statków powietrznych do wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych, które są znacznie droższe od paliw konwencjonalnych, trzeba im umożliwić zgłaszanie wykorzystania** zrównoważonych paliw lotniczych w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych, takich jak unijny system handlu uprawnieniami do emisji lub CORSIA, w zależności od trasy lotu. Niezbędne jest jednak, aby niniejsze rozporządzenie nie prowadziło do podwójnego liczenia redukcji emisji. Operatorzy statków powietrznych powinni móc ubiegać się o korzyści wynikające z zastosowania danej partii zrównoważonych paliw lotniczych tylko raz. Należy żądać od dostawców paliwa przedstawiania operatorom statków powietrznych nieodpłatnie wszelkich informacji dotyczących właściwości zrównoważonego paliwa lotniczego sprzedanego danemu operatorowi statku powietrznego oraz informacji istotnych dla operatorów statków powietrznych w celu wypełnienia obowiązku sprawozdawczego wynikającego z niniejszego rozporządzenia lub systemów dotyczących gazów cieplarnianych.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 32

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

- (28) Aby zapewnić równe warunki działania na wewnętrznym rynku lotniczym i wypełnianie ambitnych unijnych celów klimatycznych, w niniejszym rozporządzeniu należy wprowadzić skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające kary dla dostawców paliwa lotniczego i operatorów statków powietrznych w przypadku nieprzestrzegania przepisów. Wysokość kar musi być proporcjonalna do szkody wyrządzonej środowisku naturalnemu i uszczerbku dla równych warunków działania rynku wewnętrznego spowodowanego nieprzestrzeganiem przepisów. Przy nakładaniu administracyjnych kar pieniężnych organy powinny uwzględniać zmiany w cenie paliwa lotniczego i zrównoważonego paliwa lotniczego w danym roku sprawozdawczym.

Poprawka

- (28) Aby zapewnić równe warunki działania na wewnętrznym rynku lotniczym i wypełnianie ambitnych unijnych celów klimatycznych, w niniejszym rozporządzeniu należy wprowadzić skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające kary dla dostawców paliwa lotniczego i operatorów statków powietrznych w przypadku nieprzestrzegania przepisów. Wysokość kar musi być proporcjonalna do szkody wyrządzonej środowisku naturalnemu i uszczerbku dla równych warunków działania rynku wewnętrznego spowodowanego nieprzestrzeganiem przepisów. Przy nakładaniu administracyjnych kar pieniężnych organy powinny uwzględniać zmiany w cenie paliwa lotniczego i zrównoważonego paliwa lotniczego w danym roku sprawozdawczym; **mogą również uwzględnić stopień niezgodności, na przykład w przypadku powtarzających się naruszeń.**

## Poprawka 33

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

- (29) Oprócz kar dla dostawców, którzy nie przestrzegają wartości docelowych określonych w niniejszym rozporządzeniu, należy również nakładać na nich zobowiązanie dostarczenia na rynek brakujących kwot w kolejnym roku. **Niemniej jednak, aby uniknąć nieuzasadnionej podwójnej kary w przypadkach pozostających poza bezpośrednią kontrolą dostawcy paliwa, obowiązek zaopatrzenia rynku w przypadku niedoboru paliwa nie powinien mieć zastosowania, jeżeli Komisja ocenia, że niedobór ten wynika z niewystarczających zasobów.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 34**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 29 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (29a) *Pomyślne przejście na zrównoważone lotnictwo wymaga zintegrowanego podejścia i odpowiedniego otoczenia, które pobudza innowacje i obejmuje zarówno publiczne, jak i prywatne inwestycje w badania i rozwój, wsparcie przenoszenia pracowników oraz zmiany i podnoszenia ich kwalifikacji, a także środki technologiczne i operacyjne oraz wdrażanie zrównoważonych paliw lotniczych i technologii bezemisyjnych, w tym niezbędnej infrastruktury tankowania i ładowania w portach lotniczych, z uwzględnieniem zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim”. W tym celu dochody uzyskane z tytułu kar na mocy niniejszego rozporządzenia należy przeznaczyć na nowy fundusz zrównoważonego lotnictwa. Ponadto utworzenie, na zasadzie dobrowolności i pod nadzorem Komisji, europejskiego sojuszu na rzecz zrównoważonych paliw lotniczych w ciągu roku od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia mogłoby przyczynić się do dalszego rozwoju i zwiększenia produkcji zrównoważonych paliw lotniczych w Europie, między innymi poprzez połączenie całego łańcucha wartości w przemyśle, zachęcanie do wprowadzania najbardziej innowacyjnych technologii oraz określanie strategii politycznych i zmian na rynku, z uwzględnieniem zasady neutralności technologicznej.*

**Poprawka 35**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 29 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (29b) *Badania naukowe i innowacje będą odgrywać istotną rolę w rozwoju zrównoważonych i syntetycznych paliw lotniczych oraz budowaniu zdolności produkcyjnych. Należy wyraźnie określić właściwy priorytet inwestycyjny w odpowiednich unijnych programach finansowania określonych przez Komisję.*

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 36**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 29 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (29c) *W nadchodzących latach należy zdecydowanie zwiększyć rozwój i produkcję zrównoważonych paliw lotniczych. Unia i państwa członkowskie powinny zainwestować w projekty naukowe poświęcone zrównoważonym paliwom lotniczym i w produkcję zrównoważonych paliw lotniczych, ponieważ takie projekty otwierają możliwości zarówno dla środowiska naturalnego, jak i dla przemysłu. Produkcja zrównoważonych paliw lotniczych powinna być skoncentrowana wewnątrz Unii, co stworzyłoby możliwości przemysłowe, badawcze i możliwości w zakresie zatrudnienia we wszystkich państwach członkowskich.*

**Poprawka 37**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 30**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

- (30) Niniejsze rozporządzenie powinno zawierać przepisy dotyczące okresowych sprawozdań dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących zmian na rynku lotnictwa i rynku paliw, skuteczności kluczowych elementów rozporządzenia, takich jak udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych, wysokości administracyjnych kar pieniężnych czy zmiany polityki w zakresie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych na szczeblu międzynarodowym, **z należytych uwzględnieniem zasady „jedno więcej – jedno mniej” i celu polegającego na uproszczeniu przepisów.** Powyższe elementy są kluczowe dla jasnego przedstawienia sytuacji rynku zrównoważonych paliw lotniczych i powinny być brane pod uwagę przy rozważaniu przeglądu rozporządzenia.



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 38**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31**

Tekst proponowany przez Komisję

- (31) Należy ustanowić **pięcioletni** okres przejściowy, **aby zapewnić dostawcom paliwa lotniczego, unijnym portom lotniczym i operatorom** statków powietrznych rozsądny czas na dokonanie niezbędnych inwestycji technologicznych i logistycznych. W tym okresie **paliwo lotnicze obejmujące** większe udziały zrównoważonego paliwa lotniczego **może być stosowane do kompensowania niższych udziałów** zrównoważonych paliw lotniczych lub **ograniczonej dostępności** konwencjonalnego paliwa lotniczego w **innych** portach lotniczych.

Poprawka

- (31) Należy ustanowić **mechanizm elastyczności obejmujący 10-letni** okres przejściowy **od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do dostawców paliwa i operatorów** statków powietrznych, **aby zapewnić im** rozsądny czas na dokonanie niezbędnych inwestycji technologicznych i logistycznych. W tym okresie **można wykorzystać elementy systemu certyfikatów zbywalnych, tak aby dostawcy paliwa lotniczego zawierającego** większe udziały zrównoważonego paliwa lotniczego **mogli skompensować niższe udziały** zrównoważonych paliw lotniczych lub **ograniczoną dostępność** konwencjonalnego paliwa lotniczego w **mniejszych portach lotniczych lub w portach o ograniczonej logistyce, a operatorzy statków powietrznych mogli nabyć certyfikat dotyczący ilości nabytego SAF, gwarantując jednocześnie dużą integralność środowiska. Mechanizm elastyczności przyczyniłby się również do ochrony połączeń lotniczych poprzez zapobieganie nieproporcjonalnemu wpływowi na mniej skomunikowane regiony europejskie o mniejszej ofercie alternatywnych możliwości transportu. Aby zapobiec nadużywaniu przez uczestników rynku ewentualnej dominującej pozycji rynkowej, w tym okresie przejściowym Komisja powinna w pełni korzystać ze swoich uprawnień w zakresie konkurencji na mocy art. 102 TFUE. Po zakończeniu wspomnianego 10-letniego okresu przejściowego, aby uniknąć jakichkolwiek zakłóceń na rynku przewozów lotniczych, wszystkim unijnym portom lotniczym objętym niniejszym rozporządzeniem należy dostarczać jednakowe udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych.**

**Poprawka 39**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (31a) **Aby osiągnąć unijne cele klimatyczne na lata 2030 i 2050 oraz cel 1,5 °C określony w porozumieniu paryskim, Komisja powinna opracować plan działania w odniesieniu do sposobu i terminu osiągnięcia lotnictwa wolnego od paliw kopalnych.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 40**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(31b) *Przejsście na zrównoważone paliwa lotnicze będzie miało również efekt uboczny w postaci zmniejszenia zależności od przywozu paliw kopalnych z państw trzecich, co zwiększy bezpieczeństwo energetyczne Unii. Aktualna międzynarodowa sytuacja polityczna tylko uwypukla konieczność poczynienia takiego kroku.*

**Poprawka 41**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – nagłówek**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Przedmiot

Przedmiot **i cel**

**Poprawka 42**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do operatorów statków powietrznych, unijnych portów lotniczych **lub, w stosownych przypadkach, organu zarządzającego portem lotniczym, oraz do** dostawców paliwa lotniczego.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 43****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 1**

Tekst proponowany przez Komisję

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

<sup>(13)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych.

Poprawka

- „unijny port lotniczy” oznacza port lotniczy zdefiniowany w art. 2 pkt **I** dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE<sup>(13)</sup>, **który nie znajduje się w żadnym z regionów najbardziej oddalonych wymienionych w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, lub port lotniczy położony w regionie najbardziej oddalonym, który wskazano Komisji, Agencji i właściwym organom jako unijny port lotniczy.**

<sup>(13)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych.

**Poprawka 44****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 2**

Tekst proponowany przez Komisję

- „operator statku powietrznego” oznacza osobę, która w okresie sprawozdawczym zrealizowała co najmniej **729 lotów komercyjnych** w ramach transportu lotniczego rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych lub – jeżeli takiej osoby nie można zidentyfikować – właściciela danego statku powietrznego;

Poprawka

- „operator statku powietrznego” oznacza osobę, która w okresie sprawozdawczym zrealizowała co najmniej **52 loty komercyjne** w ramach transportu lotniczego rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych lub – jeżeli takiej osoby nie można zidentyfikować – właściciela danego statku powietrznego **lub osobę, która obsługiwała loty transportu lotniczego rozpoczynające się w unijnym porcie lotniczym, i która zwróciła się do Komisji o uznanie jej za operatora statków powietrznych do celów niniejszego rozporządzenia i odpowiednio poinformowała o tym Komisję, Agencję i właściwe organy;**

**Poprawka 45****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 2 a (nowe)**

Tekst proponowany przez Komisję

- „organ zarządzający portem lotniczym” oznacza podmiot zarządzający w rozumieniu art. 3 dyrektywy 96/67/WE, lub inny organ, dla którego dane państwo członkowskie zastrzegło zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą na potrzeby systemów dystrybucji paliwa zgodnie z art. 8 dyrektywy 96/67/WE;

Poprawka

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 46

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

- „**zrównoważone** paliwa lotnicze” („SAF”) oznaczają paliwa lotnicze będące syntetycznymi paliwami lotniczymi, **paliwami ciekłymi i gazowymi, które są produkowane z pochodzącego ze źródeł nieodnawialnych gazów odlotowego z procesów technologicznych i gazu spalinowego powstałych jako nieuniknione i niezamierzone następstwo procesu produkcyjnego w instalacjach przemysłowych, o których mowa w art. 2 akapit drugi pkt 35 dyrektywy (UE) 2018/2001, które są zgodne z progiem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określonym w art. 25 ust. 2 akapit drugi tej dyrektywy**, zaawansowanymi biopaliwami zdefiniowanymi w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub biopaliwami wytworzonymi z surowców wymienionych w załączniku IX część B do tej dyrektywy, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i emisji gazów cieplarnianych określone w art. 29 ust. 2–7 tej dyrektywy oraz są certyfikowane zgodnie z **art. 30 tej dyrektywy. Do dnia 31 grudnia 2034 r. zrównoważone paliwa lotnicze mogą również obejmować biopaliwa, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i emisji gazów cieplarnianych określone w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001 i są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy, z wyjątkiem biopaliw produkowanych z „roślin spożywczych i pastewnych” zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 40** tej dyrektywy;

## Poprawka 47

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 8

Tekst proponowany przez Komisję

- „syntetyczne paliwa lotnicze” oznaczają paliwa będące paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego, zgodnie z definicją określoną w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, wykorzystywane w lotnictwie;

Poprawka

- „syntetyczne paliwa lotnicze” oznaczają **wodór odnawialny lub energię odnawialną lub** paliwa będące paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego, zgodnie z definicją określoną w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, wykorzystywane w lotnictwie.

## Poprawka 48

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 9 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

- „energia elektryczna ze źródeł odnawialnych” lub „odnawialna energia elektryczna” oznacza energię elektryczną wytwarzaną ze źródeł odnawialnych zgodnie z definicją w art. 2 akapit drugi pkt 1 dyrektywy (UE) 2018/2001;

Poprawka

- „energia elektryczna ze źródeł odnawialnych” lub „odnawialna energia elektryczna” oznacza energię elektryczną wytwarzaną ze źródeł odnawialnych zgodnie z definicją w art. 2 akapit drugi pkt 1 dyrektywy (UE) 2018/2001;

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 49

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 9 b (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- „wodór ze źródeł odnawialnych” lub „wodór odnawialny” oznacza wodór wyprodukowany z odnawialnej energii elektrycznej lub z paliw odnawialnych ciekłych lub gazowych pochodzenia niebiologicznego, zgodnie z definicją w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001;

## Poprawka 50

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 13

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- „ilość paliwa potrzebnego rocznie” oznacza ilość paliwa lotniczego **niezbędnego** do realizacji wszystkich komercyjnych lotów w ramach transportu lotniczego realizowanych przez operatora statku powietrznego, rozpoczynających się w danym unijnym porcie lotniczym w okresie sprawozdawczym;
- „ilość paliwa potrzebnego rocznie” oznacza ilość paliwa lotniczego **zdefiniowanego jako „paliwo na przelot” i „paliwo na kołowanie”** zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/1296, która jest **niezbędna** do realizacji wszystkich komercyjnych lotów w ramach transportu lotniczego realizowanych przez operatora statku powietrznego, rozpoczynających się w danym unijnym porcie lotniczym w okresie sprawozdawczym;

## Poprawka 51

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 3 – akapit 1 – tiret 16 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- „mechanizm elastyczności dotyczący zrównoważonych paliw lotniczych” oznacza system, który ma zostać ustanowiony na 10 lat od daty rozpoczęcia stosowania art. 4 i 5 zgodnie z art. 15, w ramach którego podaż i wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych wynikają z wolności rynku, a operatorzy statków powietrznych i dostawcy paliw lotniczych mogą elastycznie organizować dystrybucję i stosowanie zrównoważonych paliw lotniczych w sposób racjonalny pod względem kosztów w wybranych przez siebie portach lotniczych Unii i proporcjonalnie do potrzeb. Takie systemy, obejmujące elementy systemu certyfikatów zbywalnych, mogą umożliwić operatorom statków powietrznych zakup zrównoważonych paliw lotniczych na mocy umów z dostawcami paliw lotniczych oraz, w stosownych przypadkach, ubieganie się o wykorzystanie tych paliw w unijnych portach lotniczych w ramach systemu emisji gazów cieplarnianych zgodnie z art. [...] dyrektywy (UE) 2021/0207.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

### Poprawka 52

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Dostawcy paliwa lotniczego zapewniają udział minimalny zrównoważonych paliw lotniczych, w tym udział minimalny syntetycznego paliwa lotniczego, we wszystkich rodzajach paliwa lotniczego dostępnych dla operatorów statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym, zgodnie z wartościami i datami rozpoczęcia stosowania określonymi w załączniku I.

Poprawka

**Nie naruszając art. 13**, dostawcy paliwa lotniczego zapewniają udział minimalny zrównoważonych paliw lotniczych, w tym udział minimalny syntetycznego paliwa lotniczego, we wszystkich rodzajach paliwa lotniczego dostępnych dla operatorów statków powietrznych w każdym unijnym porcie lotniczym, zgodnie z wartościami i datami rozpoczęcia stosowania określonymi w załączniku I.

### Poprawka 134

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

**Następujące zrównoważone paliwa lotnicze nie są uwzględniane przy obliczaniu minimalnych udziałów zrównoważonych paliw lotniczych określonych w załączniku I:**

**zrównoważone paliwa lotnicze produkowane z roślin spożywczych i pastewnych, roślin międzyplonowych, destylatów kwasów tłuszczowych oleju palmowego i wszystkich materiałów pochodzenia palmowego i sojowego oraz sopsotoku i jego pochodnych.**

Poprawka

### Poprawka 53

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Bez uszczerbku dla stosowania art. 11 ust. 3 i 4 w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy udziałów minimalnych określonych w załączniku I dla danego okresu sprawozdawczego, musi **co najmniej** uzupełnić ten **brak** w kolejnym okresie sprawozdawczym.

Poprawka

Bez uszczerbku dla stosowania art. 11 ust. 3 i 4 w przypadku gdy dostawca paliwa lotniczego nie dostarczy udziałów minimalnych określonych w załączniku I dla danego okresu sprawozdawczego, musi **zgłosić niedobór Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i podać jego przyczyny. W przypadku gdy Komisja uzna, że niedobór ten nie jest spowodowany brakiem dostępności zasobów, dostawca paliwa dokłada wszelkich starań, aby uzupełnić ten niedobór przynajmniej** w kolejnym okresie sprawozdawczym.

### Poprawka 54

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 4 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**Dostawcy paliw mogą wykazać zgodność z obowiązkiem określonym w ust. 1 za pomocą systemu bilansu masy, o którym mowa w art. 30 dyrektywy (UE) 2018/2001.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 55****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 5 – akapit 1***Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Roczne ilości uzupełnianego paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym przez danego operatora statku powietrznego muszą wynosić co najmniej 90 % ilości paliwa potrzebnego rocznie, **z uwzględnieniem konieczności przestrzegania zasad dotyczących bezpieczeństwa paliwowego.**

**Poprawka 56****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 6 – nagłówek***Tekst proponowany przez Komisję*

Zobowiązania **unijnych portów lotniczych** do zapewnienia infrastruktury

*Poprawka*

Zobowiązania do zapewnienia infrastruktury **w unijnych portach lotniczych**

**Poprawka 57****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 6 – akapit 1***Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Unijne porty lotnicze, **lub w stosownych przypadkach organ zarządzający portem lotniczym**, podejmują **wszystkie** niezbędne działania w celu ułatwienia operatorom statków powietrznych dostępu do paliw lotniczych obejmujących udziały zrównoważonych paliw lotniczych zgodnie z załącznikiem I oraz zapewniają infrastrukturę niezbędną do organizowania dostaw, przechowywania i uzupełniania takich paliw, **w tym odpowiednią infrastrukturę ładowania statków powietrznych z napędem elektrycznym lub tankowania wodoru, proporcjonalnie do upowszechniania się wykorzystania tego typu statków powietrznych, zgodnie z odpowiednim planem wdrożenia krajowych ram polityki określonym w art. 13 lit. l) rozporządzenia [...] w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych [AFIR].**



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 58****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 6 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych zgłaszają Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) trudności z dostępem do paliw lotniczych zawierających zrównoważone paliwa lotnicze w danym unijnym porcie lotniczym wynikające z braku odpowiedniej infrastruktury portu lotniczego, Agencja **żąda, w stosownym przypadku, od danego unijnego portu lotniczego lub, w stosownym przypadku, od organu zarządzającego portem lotniczym,** przedstawienia niezbędnych informacji w celu udowodnienia zgodności z ust. 1. **Dany unijny port lotniczy lub, w stosownym przypadku, organ zarządzający portem lotniczym, przedstawia** te informacje bez zbędnej zwłoki.

**Poprawka 59****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 6 – akapit 3**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Agencja ocenia otrzymane informacje i informuje Komisję, jeżeli na ich podstawie **może** wywnioskować, że unijny port lotniczy **lub, w stosownym przypadku, organ zarządzający portem lotniczym,** nie spełnia swoich zobowiązań. Unijne porty lotnicze **lub, w stosownym przypadku, organ zarządzający portem lotniczym, przyjmuje wszystkie** niezbędne środki w celu zidentyfikowania braku odpowiedniej infrastruktury portu lotniczego i zaradzenia temu brakowi **do 3 lat** od daty wejścia w życie rozporządzenia.

**Poprawka 60****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – akapit 1 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Do dnia 31 marca każdego roku sprawozdawczego operatorzy statków powietrznych przedkładają Agencji następujące informacje **dotyczące danego okresu sprawozdawczego:**

**Poprawka 61****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – akapit 1 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

a) łączną ilość paliwa uzupełnionego w każdym unijnym porcie lotniczym wyrażoną w tonach;

Poprawka

a) łączną ilość paliwa **lotniczego** uzupełnionego w każdym unijnym porcie lotniczym, wyrażoną w tonach **ekwiwalentu nafty;**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 62****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – akapit 1 – litera b**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) ilość paliwa potrzebnego rocznie w **podziale na każdy unijny port lotniczy** wyrażoną w tonach;

---

*Poprawka*

b) ilość paliwa **lotniczego** potrzebnego rocznie w **unijnym porcie lotniczym**, wyrażoną w tonach **ekwiwalentu nafty**;

**Poprawka 63****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – akapit 1 – litera d**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

---

*Poprawka*

d) łączną ilość zrównoważonych paliw lotniczych zakupionych od dostawców paliwa lotniczego na potrzeby realizacji ich lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych, wyrażoną w **tonach ekwiwalentu nafty**;

**Poprawka 64****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – akapit 1 – litera e**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

---

*Poprawka*

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

**Poprawka 65****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 8 – akapit 1 – wprowadzenie**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

Operatorzy statków powietrznych nie mogą ubiegać się o korzyści wynikające z zastosowania identycznej partii zrównoważonych paliw lotniczych w ramach dwóch lub większej liczby systemów dotyczących gazów cieplarnianych. Wraz ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 7, operatorzy statków powietrznych przedstawiają Agencji:

---

*Poprawka*

**Operatorzy statków powietrznych mogą ubiegać się o przydział bezpłatnych uprawnień w ramach systemu ETS na uzupełnienie zrównoważonych paliw lotniczych zgodnie z [art. 3c ust. 5a] dyrektywy 2003/87/WE.** Operatorzy statków powietrznych nie mogą ubiegać się o korzyści wynikające z zastosowania identycznej partii zrównoważonych paliw lotniczych w ramach dwóch lub większej liczby systemów dotyczących gazów cieplarnianych. Wraz ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 7, operatorzy statków powietrznych przedstawiają Agencji:

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

### Poprawka 66

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 8 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Do celów zgłaszania wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych na podstawie przepisów art. 7 niniejszego rozporządzenia lub w ramach systemu dotyczącego gazów cieplarnianych dostawcy paliwa lotniczego przekazują operatorom statków powietrznych nieodpłatnie stosowne informacje **dotyczące okresu sprawozdawczego nie później niż do 31 stycznia każdego roku sprawozdawczego.**

### Poprawka 67

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 9 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Do dnia 31 **marca** każdego roku sprawozdawczego dostawcy paliwa lotniczego zgłaszają w unijnej bazie danych, o której mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2018/2001, następujące informacje dotyczące danego okresu sprawozdawczego:

Poprawka

Do dnia 31 **stycznia** każdego roku sprawozdawczego dostawcy paliwa lotniczego zgłaszają w unijnej bazie danych, o której mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2018/2001, następujące informacje dotyczące danego okresu sprawozdawczego:

### Poprawka 68

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 9 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) ilość paliwa lotniczego dostarczonego w każdym unijnym porcie lotniczym;

Poprawka

a) ilość paliwa lotniczego dostarczonego w każdym unijnym porcie lotniczym, **wyrażona w tonach ekwiwalentu nafty;**

### Poprawka 69

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 9 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

b) ilość zrównoważonego paliwa lotniczego dostarczonego w każdym unijnym porcie lotniczym, **wyrażona w tonach ekwiwalentu nafty, oraz w** odniesieniu do każdego rodzaju zrównoważonego paliwa lotniczego – informacje wyszczególnione w lit. c);

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

## Poprawka 70

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 9 – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

## Poprawka 71

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 9 – akapit 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

**ca) w stosownych przypadkach ilość wodoru lub energii elektrycznej dostarczonej do każdego unijnego portu lotniczego, wyrażona w tonach ekwiwalentu nafty;**

## Poprawka 72

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 9 – akapit 1 – litera c b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

**cb) średnią zawartość związków aromatycznych, naftalenu i siarki w paliwie lotniczym dla każdej partii dostarczonej do każdego unijnego portu lotniczego.**

## Poprawka 73

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 10 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1) Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz za nakładanie kar na operatorów statków powietrznych, unijne porty lotnicze i dostawców paliwa. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Poprawka

(1) Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ lub, **w stosownych przypadkach i zgodnie z prawem krajowym**, właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz za nakładanie kar na operatorów statków powietrznych, unijne porty lotnicze **lub, w stosownych przypadkach, na organy zarządzające portami lotniczymi, oraz na** dostawców paliwa. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

#### Poprawka 74

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 10 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

2) Agencja wysyła właściwym organom państw członkowskich dane otrzymane zgodnie z art. 7 i 9. Ponadto Agencja wysyła właściwym organom dane zagregowane dotyczące operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa lotniczego, dla których organy te są właściwe, zgodnie z ust. 3, 4 i 5.

Poprawka

2) Agencja wysyła właściwym organom państw członkowskich dane otrzymane zgodnie z art. 7 i 9. Ponadto Agencja wysyła **właściwemu organowi lub** właściwym organom dane zagregowane dotyczące operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa lotniczego, dla których organy te są właściwe, zgodnie z ust. 3, 4 i 5.

#### Poprawka 75

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 10 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) **Właściwe** organy w odniesieniu do operatorów statków powietrznych określa się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 748/2009 <sup>(16)</sup>.

<sup>(16)</sup> 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.

Poprawka

3) **Właściwy organ lub właściwe** organy w odniesieniu do operatorów statków powietrznych określa się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 748/2009 <sup>(16)</sup>.

<sup>(16)</sup> 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.

#### Poprawka 76

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 10 – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4) **Właściwy organ lub właściwe** organy w odniesieniu do unijnych portów lotniczych określa się na podstawie odpowiedniej właściwości miejscowej.

#### Poprawka 77

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 10 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5) **Właściwy organ lub właściwe** organy w odniesieniu do dostawców paliwa lotniczego określa się według państwa członkowskiego, w którym mają główną siedzibę.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 78****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – punkt 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1) **Państwa członkowskie ustanawiają** przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia i wprowadzają wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie **powiadamiają Komisję** o tych przepisach najpóźniej do dnia 31 grudnia 2023 r. i niezwłocznie **powiadamiają ją** o wszelkich ich zmianach.

Poprawka

1) **Komisja ustanawia** przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, **a państwa członkowskie** wprowadzają wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. **Komisja powiadamia** państwa członkowskie o tych przepisach najpóźniej do dnia 31 grudnia 2023 r. i niezwłocznie **powiadamia je** o wszelkich ich zmianach.

**Poprawka 79****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – punkt 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2) Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statku powietrznego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 5, podlegał karze grzywny administracyjnej. Wysokość tej kary powinna wynosić **co najmniej** dwukrotność rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę, pomnożoną przez łączną roczną niezatankowaną ilość.

Poprawka

2) Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statku powietrznego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 5, podlegał karze grzywny administracyjnej. Wysokość tej kary powinna wynosić dwukrotność rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę, pomnożoną przez łączną roczną niezatankowaną ilość. **Operatora statku powietrznego można zwolnić z grzywny administracyjnej, jeżeli udowodni, że nie wywiązał się z obowiązków określonych w art. 5 w wyniku wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności, które pozostają poza jego kontrolą i których skutków nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków;**

**Poprawka 80****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – punkt 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

2a) **Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy unijny port lotniczy lub, w stosownych przypadkach, organ zarządzający portem lotniczym, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 6, podlegał karze grzywny administracyjnej.**

Poprawka



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

### Poprawka 81

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 11 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) Państwa członkowskie **zapewniają**, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 4 dotyczących udziału minimalnego zrównoważonych paliw lotniczych, **podlegał administracyjnej karze pieniężnej**. Wysokość tej kary powinna wynosić **co najmniej** dwukrotność różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną zrównoważonego paliwa lotniczego za tonę pomnożoną przez ilość paliw lotniczych niespełniających wymogu udziału minimalnego, o którym mowa w art. 4 i załączniku I.

Poprawka

3) Państwa członkowskie **dopilnowują**, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 4 dotyczących udziału minimalnego zrównoważonych paliw lotniczych, **lub każdy dostawca paliw, któremu udowodniono podawanie wprowadzających w błąd lub niedokładnych informacji na temat właściwości lub pochodzenia dostarczanych przez niego paliw, podlegał karze grzywny administracyjnej**. Wysokość tej kary powinna wynosić dwukrotność różnicy między roczną średnią ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego a ceną zrównoważonego paliwa lotniczego za tonę pomnożoną przez ilość paliw lotniczych niespełniających wymogu udziału minimalnego, o którym mowa w art. 4 i załączniku I.

### Poprawka 82

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 11 – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję

4) Państwa członkowskie **zapewniają**, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 4 dotyczących udziału minimalnego syntetycznych paliw lotniczych, **podlegał administracyjnej karze pieniężnej**. Wysokość tej kary powinna wynosić **co najmniej** dwukrotność różnicy między roczną średnią ceną syntetycznego paliwa lotniczego a ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego za tonę pomnożoną przez ilość paliwa lotniczego niespełniającego wymogu udziału minimalnego, o którym mowa w art. 4 i załączniku I.

Poprawka

4) Państwa członkowskie **zapewniają**, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, który nie spełnia zobowiązań określonych w art. 4 dotyczących udziału minimalnego syntetycznych paliw lotniczych, **podlegał administracyjnej karze pieniężnej**. Wysokość tej kary powinna wynosić dwukrotność różnicy między roczną średnią ceną syntetycznego paliwa lotniczego a ceną konwencjonalnego paliwa lotniczego za tonę pomnożoną przez ilość paliwa lotniczego niespełniającego wymogu udziału minimalnego, o którym mowa w art. 4 i załączniku I.

### Poprawka 83

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 11 – punkt 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a) **Państwa członkowskie posiadają niezbędne ramy prawne i administracyjne na szczeblu krajowym w celu zapewnienia dokładności, weryfikacji i audytu informacji wprowadzanych przez dostawców paliw do unijnej bazy danych, o której mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2018/2001.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 84****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – punkt 6**

Tekst proponowany przez Komisję

6) Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w danym okresie sprawozdawczym stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do zobowiązania określonego w art. 4 dotyczącego udziału minimalnego zrównoważonych paliw lotniczych lub paliw syntetycznych, w kolejnym okresie sprawozdawczym oprócz wypełnienia zobowiązania za ten okres sprawozdawczy dostarczył na rynek brakującą ilość odpowiedniego paliwa. Wypełnienie tego zobowiązania nie zwalnia dostawcy paliwa z obowiązku opłacenia kar określonych w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu.

Poprawka

6) Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy dostawca paliwa lotniczego, w przypadku którego w danym okresie sprawozdawczym stwierdzono skumulowane braki w odniesieniu do zobowiązania określonego w art. 4 dotyczącego udziału minimalnego zrównoważonych paliw lotniczych lub paliw syntetycznych, w kolejnym okresie sprawozdawczym, **w przypadku gdy Komisja uzna, że niedobór ten jest spowodowany brakiem dostępności zasobów, dokładał wszelkich starań, aby** oprócz wypełnienia zobowiązania za ten okres sprawozdawczy dostarczył na rynek brakującą ilość odpowiedniego paliwa. Wypełnienie tego zobowiązania nie zwalnia dostawcy paliwa z obowiązku opłacenia kar określonych w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu.

**Poprawka 85****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – punkt 7**

Tekst proponowany przez Komisję

7) Państwa członkowskie wprowadzają na szczeblu krajowym niezbędne ramy prawne i administracyjne, aby zapewnić wypełnienie zobowiązań i pobieranie grzywien administracyjnych. Państwa członkowskie przekazują kwotę zebraną z grzywien administracyjnych jako wkład w **instrument inwestycyjny na rzecz zielonej transformacji w ramach InvestEU, w formie dopłaty uzupełniającej gwarancję UE.**

Poprawka

7) Państwa członkowskie wprowadzają na szczeblu krajowym niezbędne ramy prawne i administracyjne, aby zapewnić wypełnienie zobowiązań i pobieranie grzywien administracyjnych. Państwa członkowskie przekazują kwotę zebraną z grzywien administracyjnych jako wkład w **fundusz zrównoważonego lotnictwa ustanowiony na mocy art. 11a.**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 86**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 11 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**Artykuł 11a**

**Fundusz Zrównoważonego Lotnictwa**

1. Fundusz zrównoważonego lotnictwa („Fundusz”) ustanawia się na lata 2023–2050, aby przyspieszyć dekarbonizację sektora lotnictwa, nie zakłócając przy tym wysoce zintegrowanego rynku wewnętrznego, a w szczególności aby wesprzeć inwestycje w innowacyjne technologie i infrastrukturę na potrzeby produkcji, stosowania, upowszechniania i przechowywania zrównoważonych paliw lotniczych, innych innowacyjnych technologii napędu statków powietrznych, w tym wodoru i energii elektrycznej, badania nad nowymi silnikami i technologią bezpośredniego wychwytywania z powietrza, czyli procesem wychwytywania CO<sub>2</sub> bezpośrednio z atmosfery, a nie ze źródeł punktowych, a także działania na rzecz ograniczenia wpływu lotnictwa niezwiązanego z emisjami CO<sub>2</sub>. Informacje o wszystkich inwestycjach wspieranych z Funduszu podaje się do wiadomości publicznej, a inwestycje te są zgodne z celami niniejszego rozporządzenia.

2. Fundusz stanowi integralną część budżetu UE i jest ujęty w budżecie w ramach pułapów WRF. Fundusz jest zasilany z dochodów uzyskanych z tytułu kar na mocy niniejszego rozporządzenia .

3. Funduszem zarządza centralnie organ Unii o przejrzystej i otwartej strukturze zarządzania i podejmowania decyzji, w szczególności przy ustalaniu obszarów priorytetowych, kryteriów i procedur przyznawania dotacji. Właściwe zainteresowane strony odgrywają odpowiednią rolę konsultacyjną. Wszystkie informacje dotyczące inwestycji i wszelkie inne odpowiednie informacje o funkcjonowaniu funduszu są publicznie dostępne.

**Poprawka 87**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 12 – akapit 1 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) ilość zrównoważonego paliwa lotniczego zakupionego przez operatorów statków powietrznych na poziomie Unii w wartościach zagregowanych, na potrzeby lotów **rozpoczynających** się w unijnych portach lotniczych, oraz w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;

a) ilość zrównoważonego paliwa lotniczego zakupionego przez operatorów statków powietrznych na poziomie Unii w wartościach zagregowanych, na potrzeby lotów **objętych niniejszym rozporządzeniem i rozpoczynających** się w unijnych portach lotniczych, oraz w podziale na poszczególne unijne porty lotnicze;

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 88****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – akapit 1 – litera b**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

---

*Poprawka*

b) ilość zrównoważonego paliwa lotniczego i syntetycznego paliwa lotniczego dostarczonego na poziomie Unii w wartościach zagregowanych, w podziale na **państwa członkowskie, rodzaje surowców oraz** poszczególne unijne porty lotnicze;

**Poprawka 89****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – akapit 1 – litera b a (nowa)**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

---

*Poprawka*

**ba) o ile to możliwe, ilość zrównoważonego paliwa lotniczego dostarczonego i zakupionego przez operatorów statków powietrznych w państwach sąsiadujących z Unią, z którymi zawarto europejską umowę o komunikacji lotniczej;**

**Poprawka 90****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – akapit 1 – litera c**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

---

*Poprawka*

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

**Poprawka 91****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – akapit 1 – litera d**

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) stopień wypełnienia przez porty lotnicze **zobowiązań określonych w art. 6**;

---

*Poprawka*

d) stopień wypełnienia **zobowiązań określonych w art. 6** przez porty lotnicze, **lub w stosownych przypadkach, organ zarządzający portem lotniczym**;

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

**Poprawka 92****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – akapit 1 – litera e***Tekst proponowany przez Komisję*

e) stopień wypełnienia przez każdego operatora statków powietrznych i dostawcę paliwa lotniczego zobowiązań na podstawie niniejszego rozporządzenia w okresie sprawozdawczym;

*Poprawka*

e) stopień wypełnienia przez każdego operatora statków powietrznych i dostawcę paliwa lotniczego zobowiązań na podstawie niniejszego rozporządzenia w okresie sprawozdawczym, **w tym tych, które zostały zgłoszone jako operator statków powietrznych, zgodnie z art. 3 ust. 1 tiret drugie;**

**Poprawka 93****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – akapit 1 – litera f***Tekst proponowany przez Komisję*

f) pochodzenie i charakterystykę każdego rodzaju zrównoważonego paliwa lotniczego zakupionego przez operatorów statków powietrznych na potrzeby lotów rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych.

*Poprawka*

f) pochodzenie i charakterystykę każdego rodzaju zrównoważonego paliwa lotniczego zakupionego przez operatorów statków powietrznych na potrzeby lotów **objętych niniejszym rozporządzeniem i** rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych;

**Poprawka 94****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – akapit 1 – litera f a (nowa)***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

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

**Poprawka 95****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 a (nowy)***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka***Artykuł 12a****Unijny system etykietowania efektywności środowiskowej lotnictwa**

1. Aby dalej promować dekarbonizację sektora lotnictwa i większą przejrzystość informacji dla konsumentów o efektywności środowiskowej operatorów statków powietrznych, Komisja ustanawia kompleksowy unijny system oznakowania efektywności środowiskowej lotnictwa, który opracuje i wdroży EASA; system ten będzie miał zastosowanie do operatorów statków powietrznych i lotów komercyjnych w ramach transportu lotniczego, podlegających przepisom niniejszego rozporządzenia.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Do dnia 1 stycznia 2024 r. Komisja przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 13a (nowy), aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy i normy techniczne regulujące funkcjonowanie unijnego systemu etykietowania dotyczącego efektywności środowiskowej statków powietrznych, operatorów statków powietrznych i lotów komercyjnych.

## Poprawka 96

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 13 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Okres przejściowy

Mechanizm elastyczności dotyczący zrównoważonych paliw lotniczych

## Poprawka 97

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 13 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

W drodze odstępstwa od art. 4 i w ciągu 10 lat od daty rozpoczęcia stosowania art. 4 i 5 zgodnie z art. 15, w każdym okresie sprawozdawczym dostawca paliwa lotniczego może uzasadnić swoje dostawy zrównoważonych paliw lotniczych określonych w załączniku I poprzez odniesienie do mechanizmu elastyczności dotyczącego zrównoważonych paliw lotniczych zdefiniowanego w art. 3 tiret 16a (nowe).

## Poprawka 98

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 13 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do dnia 1 stycznia 2025 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 13a w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez określenie szczegółowych ustaleń dotyczących mechanizmu elastyczności dotyczącego zrównoważonych paliw lotniczych, gwarantujące równe warunki działania i wysoki poziom integralności środowiskowej, a także minimalizujące ryzyko nadużyć finansowych, nieprawidłowości i podwójnego składania wniosków. Takie szczegółowe ustalenia, obejmujące elementy systemu certyfikatów zbywalnych, mogą umożliwić ustanowienie systemu handlu zrównoważonymi paliwami lotniczymi, w tym szczegółowe zasady dotyczące rejestracji, przydziału, księgowania i sprawozdawczości w zakresie dostaw i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych.



Czwartek, 7 lipca 2022 r.

### Poprawka 99

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 13 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W okresie określonym w ust. 1 Komisja regularnie monitoruje integralność i przejrzystość rynku zrównoważonych paliw lotniczych, korzystając w stosownych przypadkach z informacji zawartych w unijnej bazie danych oraz z innych danych przekazywanych właściwym organom. Komisja bada w szczególności funkcjonowanie rynku, w tym w odniesieniu do wszelkich wahań na rynku, nietypowych zmian cen lub zachowań handlowych uczestników rynku, które mogą wskazywać na możliwe zachowania monopolistyczne, przy pełnym wykorzystaniu uprawnień przysługujących jej na mocy art. 102 TFUE, tak aby uniemożliwić podmiotom działającym na rynku nadużywania dominującej pozycji rynkowej.

### Poprawka 100

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

#### Artykuł 13a

#### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 12a i art. 13, powierza się Komisji na czas nieokreślony od [dzień wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12a i 13, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12a i 13 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o jeden miesiąc z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

### Poprawka 101

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 14 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Do dnia 1 stycznia 2028 r. i co **pięć lat** od tej daty służby Komisji przedstawiają sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ewolucji rynku paliw lotniczych i jej wpływu na **wewnętrzny rynek lotniczy** Unii, w tym w **odniesieniu do** możliwego rozszerzenia zakresu niniejszego rozporządzenia na inne źródła energii oraz inne rodzaje paliw syntetycznych zdefiniowanych w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii, a także dotyczące ewentualnego przeglądu udziałów minimalnych określonych w art. 4 i załączniku I oraz poziomu **administracyjnych kar pieniężnych**. Sprawozdanie **to zawiera** informacje, **o ile są dostępne**, na temat **opracowania** na szczeblu ICAO ewentualnych ram polityki w zakresie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych. **W sprawozdaniu** przedstawia się także informacje na temat postępów technologicznych w obszarze badań naukowych i innowacji w sektorze lotniczym istotnych dla zrównoważonych paliw lotniczych, w tym dotyczących ograniczenia emisji innych niż emisje CO<sub>2</sub>. **W sprawozdaniu można rozważyć konieczność** zmiany niniejszego rozporządzenia **oraz**, w stosownych przypadkach, **wariantów dotyczących zmian** zgodnie z ewentualnymi ramami polityki na szczeblu ICAO w zakresie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych.

Poprawka

Do dnia 1 stycznia 2026 r. i co **trzy lata** od tej daty służby Komisji przedstawiają sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące **stosowania niniejszego rozporządzenia**, ewolucji rynku paliw lotniczych i wpływu na **konkurencyjność i funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego** Unii, w tym, w **stosownych przypadkach, dostępnych opcji politycznych dotyczących** możliwego rozszerzenia zakresu niniejszego rozporządzenia na inne źródła energii oraz inne rodzaje paliw syntetycznych zdefiniowanych w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii, z **należyтым uwzględnieniem zasady neutralności technologicznej**, a także dotyczące ewentualnego przeglądu **definicji SAF** i udziałów minimalnych określonych w art. 4 i załączniku I, **zakresu niniejszego rozporządzenia** oraz poziomu kar **administracyjnych**. Sprawozdanie **zawiera ocenę, w oparciu o dostępne** informacje, **wpływu niniejszego rozporządzenia, a także jego kompleksowego wpływu i wzajemnych oddziaływań z dostosowanymi ramami prawnymi mającymi zastosowanie do całego sektora, na funkcjonowanie rynku wewnętrznego w lotnictwie, konkurencyjność sektora, ewentualną zmianę planu podróży prowadzącą do ucieczki emisji, równe warunki działania** na szczeblu międzynarodowym **w odniesieniu do przewoźników lotniczych i węzłów lotniczych,**

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

wpływ na mobilność lotniczą i łączność, efektywność kosztową redukcji emisji gazów cieplarnianych, potrzeby inwestycyjne i skutki społeczno-gospodarcze, a także związane z tym potrzeby w zakresie zatrudnienia i szkoleń oraz, w stosownych przypadkach, informacje na temat rozwoju potencjalnych ram polityki w zakresie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych na szczeblu ICAO. Sprawozdanie zawiera szczegółowe informacje dotyczące wdrażania niniejszego rozporządzenia. Przedstawia się w nim także informacje na temat postępów technologicznych w obszarze badań naukowych i innowacji w sektorze lotniczym istotnych dla zrównoważonych paliw lotniczych, w tym dotyczących ograniczenia emisji innych niż emisje CO<sub>2</sub> lub technologii bezpośredniego wychwytywania z powietrza. Sprawozdaniu towarzyszą, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach zgodnie z ewentualnymi ramami polityki na szczeblu ICAO w zakresie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych. Sprawozdanie zawiera również szczegółową ocenę wpływu niniejszego rozporządzenia na połączenia lotnicze słabiej skomunikowanych regionów oddalonych i wysp, w tym jego wpływu na dostępność i przystępność cenową transportu lotniczego na te terytoria i z tych terytoriów. Komisja regularnie monitoruje, ocenia i analizuje przypadki tankeringu. Co roku Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające te dane. Najpóźniej trzy lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja przeprowadza – na podstawie tych ustaleń – oceny przepisów dotyczących tankeringu i, w stosownych przypadkach, przedkłada wniosek ustawodawczy mający na celu zmianę tych przepisów.

## Poprawka 102

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Załącznik I

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Załącznik I (udziały ilościowe)

Załącznik I (**unijne zharmonizowane** udziały ilościowe)

- a) Od dnia 1 stycznia 2025 r. udział minimalny SAF na poziomie 2 %.
- b) Od dnia 1 stycznia 2030 r. udział minimalny SAF na poziomie 5 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 0,7 %.
- c) Od dnia 1 stycznia 2035 r. udział minimalny SAF na poziomie 20 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 5 %.

- a) Od dnia 1 stycznia 2025 r. udział minimalny SAF na poziomie 2 %, z czego **minimalny udział paliw syntetycznych wynoszący 0,04 %**.
- b) Od dnia 1 stycznia 2030 r. udział minimalny SAF na poziomie 6 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 2 %.
- c) Od dnia 1 stycznia 2035 r. udział minimalny SAF na poziomie 20 %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie 5 %.

Czwartek, 7 lipca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

- d) Od dnia 1 stycznia 2040 r. udział minimalny SAF na poziomie **32** %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie **8** %.
- e) Od dnia 1 stycznia 2045 r. ilościowy udział minimalny SAF na poziomie **38** %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie **11** %;
- f) Od dnia 1 stycznia 2050 r. ilościowy udział minimalny SAF na poziomie **63** %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie **28** %.

Poprawka

- d) Od dnia 1 stycznia 2040 r. udział minimalny SAF na poziomie **37** %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie **13** %;
- e) Od dnia 1 stycznia 2045 r. ilościowy udział minimalny SAF na poziomie **54** %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie **27** %.
- f) Od dnia 1 stycznia 2050 r. ilościowy udział minimalny SAF na poziomie **85** %, z czego udział minimalny syntetycznych paliw lotniczych na poziomie **50** %.

**Poprawka 103****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik II**

Tekst proponowany przez Komisję

Załącznik II – Wzór na potrzeby sprawozdawczości operatorów statków powietrznych

Unijny port lotniczy	Kod ICAO unijnego portu lotniczego	Ilość paliwa potrzebnego rocznie (w tonach)	Rzeczywista ilość uzupełnionego paliwa lotniczego (w tonach)	Roczna niezatankowana ilość (w tonach)	Łączna roczna niezatankowana ilość (w tonach)

Poprawka

Załącznik II – Wzór na potrzeby sprawozdawczości operatorów statków powietrznych

Unijny port lotniczy	Kod ICAO unijnego portu lotniczego	Ilość paliwa potrzebnego rocznie (w tonach <b>ekwiwalentu nafty</b> )	Rzeczywista ilość uzupełnionego paliwa lotniczego (w tonach <b>ekwiwalentu nafty</b> )	Roczna niezatankowana ilość (w tonach <b>ekwiwalentu nafty</b> )	Łączna roczna niezatankowana ilość (w tonach <b>ekwiwalentu nafty</b> )

**Szablon 2**

Dostawca paliwa	Zakupiona ilość (w tonach <b>ekwiwalentu nafty</b> )	Technologia konwersji	Charakterystyka	Pochodzenie surowców	Emisje w całym cyklu życia