

Uwagi
do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw
(nr UC 68 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów)

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

Dyrektor Wykonawczy
ds. Zarządzania Bizykiem i Zgodnością

Jakub Ruszel

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

			<p>w ramach projektu UC 68. Paliwa SAF będą bowiem stanowiły w praktyce biokomponenty, inne paliwa odnawialne, czy paliwa węglowe pochodzące z recyklingu zawarte w paliwach lotniczych (przy czym w ramach prac nad projektem UC 28 należy dodatkowo odpowiednio dostosować definicję biokomponentów do projektowanej treści art. 23 ust. 1, uwzględniającej także paliwa lotnicze – zob. pkt 16 niniejszej Tabeli).</p> <p>Przykładem na niespójność obu projektów jest choćby projektowany w ramach UC 68 przepis art. 21b, zgodnie z którym paliwa, o których mowa w art. 3 pkt 7 lit. b rozporządzenia 2023/2405, spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 28b–28bc. Przede wszystkim wskazane kryteria zostaną zmienione projektem UC 28 i zostaną ujęte w ramach nowych jednostek redakcyjnych ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Co więcej, stosowne wymagania powinny zostać wprowadzone nie tylko dla biokomponentów, ale też dla pozostałych kategorii paliw SAF.</p> <p>Z opisanych wyżej względów, należy zachować całkowitą spójność pomiędzy rozwiązaniami obu procedowanych równolegle projektów.</p> <p>Dodatkowo, zwracamy uwagę, że także na poziomie unijnym są znaczne opóźnienia we wdrażaniu przewidzianych w unijnym prawie rozwiązań w zakresie chociażby Unijnej Bazy Danych (UDB) przewidzianej Dyrektywą RED II/rozporządzeniem ReFuelEU Aviation, która powinna być już narzędziem dostępnym dla dostawców paliw, a nadal nie jest w pełni funkcjonalna.</p>		
2.	ORLEN S.A.	<p>Uwaga ogólna – wsparcie rozwoju SAF oraz niedojrzałość rynku, dostępność surowca do produkcji</p>	<p>Branża paliw SAF, w tym paliw syntetycznych, jako wąska dziedzina energetyki wymaga unikatowej wiedzy, a będąc technologią wciąż na wczesnym etapie rozwoju potrzebuje, poza wsparciem finansowym, także dostosowanych regulacji. Wydaje się, że konstrukcja niektórych przepisów projektu ustawy wymaga optymalizacji i dialogu, bez których produkcja oraz wdrożenie zrównoważonych paliw lotniczych w Polsce może się opóźnić, a część projektów nie dojść do skutku.</p> <p>Celowe jest uwzględnienie art. 12 ust. 10 Rozporządzenia ReFuelEU Aviation w polskim prawie i docelowe przeznaczenie środków z kar wynikających z Rozporządzenia na rozwój produkcji zrównoważonych paliw lotniczych. Niemniej, przynajmniej na początku, będą to środki niewspółmierne do potrzeb wsparcia rozwoju produkcji SAF, a w szczególności paliw syntetycznych. Postulujemy uruchomienie dodatkowego finansowania rozwoju produkcji SAF, w tym paliw syntetycznych w Polsce, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa paliwowego kraju i pomoże w wypełnieniu celów regulacyjnych Rozporządzenia oraz zapewni ekologiczne paliwo na polskich lotniskach.</p>		

			<p>W celu rozwoju produkcji paliw syntetycznych w Polsce, konieczne jest zapewnienie odpowiednich wolumenów substratu do ich produkcji, jakim jest wodór RFNBO. Wodór RFNBO, poza celami transportowymi, jest niezbędny również do spełnienia celów przemysłowych RED III. Oznacza to zapotrzebowanie na duże wolumeny wodoru RFNBO, którego kryteria produkcji są nadmiernie ambitne. Produkcja wodoru RFNBO, jak i paliw syntetycznych, wymaga zapewnienia odpowiednich, dedykowanych źródeł OZE o znacznej mocy. Dla zachowania spójności regulacyjnej i strategii, należy równolegle zapewnić odpowiednie wsparcie regulacyjne i finansowe dla produkcji wodoru RFNBO i dedykowanych jego produkcji źródeł OZE. Bez tego produkcja syntetycznych paliw lotniczych będzie utrudniona w terminach wskazanych przez rozporządzenie ReFuelEU Aviation.</p>		
3.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 1 projektu ustawy – projektowany art. 21 ust. 2 pkt 29 Prawa lotniczego	<p>Projektowane przepisy w sposób niekonsekwentny odwołują się raz do terminologii ReFuel Aviation - np. właśnie w projektowanym art. 21 ust. 2 pkt 29, a innym razem - np. w przepisach karnych nowego art. 209un - do siatki pojęciowej Prawa lotniczego (zarządzający lotniskiem, będącym unijnym portem lotniczym).</p> <p>Należy także zwrócić uwagę na niekonsekwentnie używane pojęcie „operatora statku powietrznego”. W Prawie lotniczym nie ma aktualnie definicji "operatora statku powietrznego". Nawiązanie do operatora statku powietrznego w rozumieniu ReFuelEU Aviation jest tylko w art. 21, ale ten dotyczy wyłącznie obowiązków Prezesa ULC. Z kolei w przepisie karnym - nowym art. 209un jest mowa o operatorze statku powietrznego objętym rozporządzeniem ReFuelEU Aviation. Dlatego zwracamy uwagę, że siatka pojęciowa stosowana w projekcie ustawy wymaga uporządkowania.</p>		
4.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy, projektowane art. 66c–66g Prawa lotniczego	<p>Zwracamy uwagę na nieprawidłową systematykę projektowanych przepisów. Wskazane przepisy umiejscowiono w rozdziale „Eksplatacja lotnisk”. Choć art. 66c i 66d dotyczą lotnisk, a konkretnie portów lotniczych użytku publicznego wykorzystywanych do lotów handlowych, o tyle art. 66e i nast. odwołują się do art. 5 ReFuelEU Aviation, czyli obowiązku nałożonego na operatorów statków powietrznych dotyczącego tankowania paliwa, a więc związane są z eksploatacją statku powietrznego, a tym kwestiom dedykowany jest inny dział Prawa lotniczego.</p> <p>Jednocześnie istota przepisów ReFuelEU Aviation skupia się na działalności gospodarczej w lotnictwie - warunkach działania dla zrównoważonego transportu lotniczego poprzez tankowanie statków powietrznych paliwem typu SAF. Proponujemy uproszczenie przepisów i rozważenie przeniesienia regulacji z projektowanych art. 66c-66g do</p>		

			nowego rozdziału albo działu np. „Tankowanie w unijnych portach lotniczych”.		
5.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy, Art. 66e ust. 2 – domniemanie prawidłowej reprezentacji operatora statku powietrznego	W projekcie przewidziano nietypowe domniemanie prawidłowej reprezentacji strony w postępowaniu, tj. operatora statku powietrznego. Choć intencja projektodawcy uproszczenia tego typu postępowania wydaje się być jasna, to jednak odstępianie od zasady postępowania administracyjnego, zgodnie z którą to organ bada, czy strona postępowania jest należycie reprezentowana wydaje się z perspektywy bezpieczeństwa obrotu prawnego budzić pewne wątpliwości. Kwestia ta powinna zostać ponownie przeanalizowana przez projektodawcę.	-	
6.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 5 projektu ustawy (dot. dodawanego w ustawie – Prawo lotnicze – art. 209un ust. 7)	<p>Projektowany przepis nadaje zarządzającemu lotniskiem prawo do wyznaczenia terminu na dostarczenie „wszelkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405/UE”. Tymczasem cyt. akt prawny wskazuje jedynie, że informacje te podlegają „na żądanie” przekazaniu, jednak nie w wyznaczonym przez organ zarządzający unijnym portem lotniczym terminie, ale „bez zbędnej zwłoki” (<i>without undue delay</i>). W konkretnych przypadkach te terminy mogą być znacząco różne, zarówno na korzyść, jak też na niekorzyść obowiązwanego podmiotu.</p> <p>Warto doprecyzować, że przekazaniu podlegają te informacje, którymi podmiot dysponuje. Warto to podkreślić w kontekście obligatoryjności („Prezes Urzędu wymierza...” – proj. art. 209un ust. 8) kar za nieprzekazanie „wszelkich niezbędnych” informacji.</p> <p>Projekt ustanawia również dla określonych w tym przepisie podmiotów karę za nieprzekazanie wszelkich niezbędnych informacji w wysokości 10 000 zł. Szttywna kwota kary stoi w sprzeczności z zasadami jej wymierzania, przewidzianymi w art. 209w ust. 2 Prawa lotniczego, gdzie mowa jest braniu pod uwagę okoliczności wpływających na jej wymiar. Z tego względu należy przyjąć, że 10 000 zł jest górnym poziomem możliwej do nałożenia kary.</p>	7. Podmiot zajmujący się obsługą paliw lub operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE na żądanie zarządzającego lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, nie dostarczy temu zarządzającemu lotniskiem bez zbędnej zwłoki posiadanych informacji zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia nr 2023/2405/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.	
7.	ORLEN S.A.	Art. 1 pkt 5 projektu ustawy Art. 209un. 1 Prawa lotniczego	<p>Projektowane brzmienie przepisu nie jest dostatecznie precyzyjne. Nie obejmuje stanu faktycznego, w którym operator statku powietrznego nie tylko nie uzupełnił paliwa lotniczego zgodnie z art. 5 ust. 1, ale także nie złożył sprawozdania, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Niezłożenie sprawozdania przez taki podmiot czyni przepisy o sposobie wyliczenia wysokości kary niezdatnymi do zastosowania. Tym samym w takim przypadku kara pieniężna powinna mieć charakter ryczałtowy lub zmienny uzależniony np. od przychodów wykazanych w sprawozdaniu finansowym.</p> <p>Zwracamy także uwagę, że przepis sankcyjny odnosi się do art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, w którym przewidziany jest jeden</p>	Art. 209un. 1. Operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE, który narusza obowiązki określone w art. 5 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości dwukrotności kwoty wynikającej z iloczynu rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości paliwa lotniczego, określonej w sprawozdaniu za rok poprzedzający, o	

			obowiązek operatorów statków powietrznych dotyczący tankowania (uzupełniania) paliwa (zob. także tytuł tego artykułu).	którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405/UE.	
8.	ORLEN S.A	Art. 2 pkt 4 projektu ustawy – art. 35 ust. 1ba ustawy - Prawo energetyczne oraz art. 5 projektu ustawy	<p>Dodawany ust. 1ba w art. 35 rozszerza zakres wniosku o wydanie koncesji, na wytwarzanie, obrót i obrót z zagranicą paliwami ciekłymi w zakresie, w jakim dotyczy paliwa typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21 o informacje dotyczące zamiaru sprzedaży takiego paliwa na lotniskach i lądowiskach oraz określenie warunków dostaw paliwa na lotniska i lądowiska. Celem przepisu jest zapewnienie Prezesowi URE informacji niezbędnych do realizacji zadań określonych w dodawanym w ustawie art. 21h i 21i.</p> <p>Zwracamy uwagę, że odwołanie wyłącznie do kodu CN 2710 19 21 nie uwzględnia pełnego katalogu paliw lotniczych, w tym tych, jakie przewiduje obecnie obowiązujące Rozporządzenie Ministra Aktywów Państwowych z dnia 27 listopada 2019 roku w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących („Rozporządzenie Koncesyjne”). Dodatkowo podkreślamy, że na tym etapie pojawiają się wątpliwości w zakresie klasyfikacji kodów CN paliw lotniczych, które stanowią paliwa ciekłe i mają być do nich dodawane paliwa SAF. W naszej ocenie przepis powinien odnosić się do paliw ciekłych, które mogą być sprzedawane i dostarczane na terenie lotnisk i lądowisk w rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze. Katalog takich paliw ciekłych będzie wyznaczany przez definicję paliwa ciekłego i jej uszczegółowienie w postaci Rozporządzenia Koncesyjnego. Zmiana ta pozwoli w naszej ocenie ograniczyć ryzyko konieczności zmiany ustawy, jeżeli pojawią się nowe paliwa ciekłe i będzie je można wprowadzić poprzez wydanie nowego Rozporządzenia Koncesyjnego.</p> <p>Uwzględnienie uwagi wymagać będzie analogicznej zmiany w przepisie przejściowym art. 5, zobowiązującym podmioty koncesjonowane do wystąpienia do Prezesa URE z wnioskiem o dostosowanie koncesji i jej uzupełnienie w zakresie informacji, o których mowa w dodawanym w art. 35 ustępie 1ba.</p>	<p>„1ba. Wniosek o udzielenie koncesji na wytwarzanie, obrót lub obrót z zagranicą paliwami ciekłymi powinien ponadto zawierać informacje o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw paliw ciekłych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży paliw ciekłych z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk w rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 oraz z 2024 r. poz. 731 i 1222).”.</p> <p>Art. 5. Podmioty, którym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, Prezes Urzędu Regulacji Energetyki udzielił koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwa ciekłymi lub obrót paliwami ciekłymi z zagranicą przekazują do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki wnioski o dostosowanie koncesji uzupełnione w zakresie informacji, o których mowa w art. 35 ust. 1ba ustawy zmienianej w art. 2, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>	
9.	ORLEN S.A	Art. 2 projektu ustawy – art. 37 projektu ustawy – ustawy Prawo energetyczne	Dodawany w art. 35 ust. 1ba zobowiązuje podmioty wnioskujące o wydanie koncesji na wytwarzanie i obrót paliwami ciekłymi do wskazania w treści wniosku zamiaru sprzedaży tych paliw na lotniskach i lądowiskach tj. w celu bezpośredniego zaopatrzenia w paliwo statków powietrznych oraz warunków dostaw paliw na lotniska i lądowiska. Przepis przejściowy art. 5 zakłada, że podmioty koncesjonowane dokonujące ww. sprzedaży, posiadające obecnie koncesję na	Dodanie w art. 37 ust. 1d w brzmieniu: „1d. Koncesja na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi i obrót paliwa ciekłymi z zagranicą powinna ponadto określać warunki sprzedaży oraz dostawy paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk.”.	

			<p>wytwarzanie i obrót paliwami lotniczymi będą zobowiązane do złożenia wniosku o dostosowanie treści koncesji o informację o sprzedaży tych paliw na lotniskach i lądowiskach o warunkach dostaw.</p> <p>Zwracamy uwagę, że realizacja obowiązku aktualizacji treści koncesji nie będzie możliwa bez zmian w art. 37, tj. wskazania, że koncesja na wytwarzanie i obrót paliwami powinna określać warunki sprzedaży oraz dostaw paliw na terenie lotnisk. Bez takiej zmiany informacja przekazywana Prezesowi URE na podstawie dodawanego w art. 35 ustępu 1ba oraz art. 5 nie będzie stanowić elementu formalnego treści koncesji (zgodnie z obecnym brzemieniem art. 37).</p>		
10.	ORLEN S.A	<p>Definicja dostawcy paliwa lotniczego – art. 4 pkt 2 projektu, art. 2 ust. 1 pkt 42 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych</p>	<p>Projektowana w ramach art. 4 pkt 2 projektu UC 68 definicja dostawcy paliwa lotniczego jest wadliwa i wymaga wprowadzenia zmian.</p> <p>W naszej ocenie poszczególne postanowienia rozporządzenia ReFuelEU Aviation wskazują, że intencją prawodawcy unijnego było nałożenie obowiązków dostawcy paliwa lotniczego na podmioty, które sprzedają paliwo lotnicze bezpośrednio operatorom statków powietrznych w unijnych portach lotniczych i są stroną umów sprzedaży paliw zawartych z tymi operatorami.</p> <p>Wskazuje na to także poniższa interpretacja przedstawiona Ministerstwu Infrastruktury przez Komisję Europejską: „<i>The interpretation of this definition should be in line with the intention of the ReFuelEU Aviation to supply an increasing amount of SAF in the fuel mix at Union airports. The parties identified as “aviation fuel suppliers” should therefore be entities which are in a position to influence the aviation fuel mix (e.g., volume and type of fuel) supplied to the Union airports, and should normally be the last entities selling the fuel (that hold the title/ownership of) to the aircraft operators a Union airports. Organisations that do not own the aviation fuel and that are only acting as an intermediary facilitating the process (e.g. handling the fuel) should not be identified as aviation fuel suppliers under ReFuelEU Aviation</i>”.</p> <p>Dodatkowo, zwracamy uwagę, że powiązanie statusu dostawcy paliwa lotniczego z obowiązkami w zakresie akcyzy mogłoby spowodować wyłączenie spod kluczowego obowiązku wynikającego z rozporządzenia ReFuelEU Aviation podmiotów, które mają realny wpływ na wywiązanie się z tego obowiązku. Konieczne jest uwzględnienie funkcjonujących na polskim rynku lotniczym dwóch różnych modeli biznesowych dla dostaw paliw lotniczych.</p> <p>Rozporządzenie ReFuelEU Aviation odnosi się do definicji dostawcy paliwa zawartej w art. 2 akapit drugi pkt 38 Dyrektywy RED II, wskazując,</p>	<p>dostawca paliwa lotniczego – każdy podmiot, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, posiadający w zakresie paliw lotniczych stanowiących paliwa ciekłe w rozumieniu art. 3 pkt 3b) Prawa energetycznego koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, który sprzedaje paliwo lotnicze operatorowi statku powietrznego, o którym mowa w art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2023/2405 lub podmiotowi traktowanemu jako operator statku powietrznego do celów rozporządzenia 2023/2405, w unijnym porcie lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2023/2405 lub porcie lotniczym traktowanym jako unijny port lotniczy do celów rozporządzenia 2023/2405, znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p>	

		<p>że jest to podmiot dostarczający paliwo na rynek, który jest odpowiedzialny za zgłaszanie paliw organom podatkowym właściwym w zakresie akcyzy albo w przypadku energii elektrycznej lub gdy podatek akcyzowy nie jest należny, lub gdy jest to należycie uzasadnione każdy inny odpowiedni podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie.</p> <p>Obecnie w Polsce dostawy paliw lotniczych na lotniskach wykonywane są w dwojaki sposób:</p> <p>I. Właściciel paliw sam dostarcza paliwo <i>intoplane</i> swoimi środkami transportu – w tym modelu posiadacz paliwa jest jednocześnie jego właścicielem.</p> <p>II. Właściciel paliw sprzedaje paliwo (zawiera umowę, wystawia fakturę, przyjmuje płatność), a dostawa fizyczna odbywa się przez inny podmiot świadczący kompleksową usługę magazynowania i tankowania – w tym przypadku inny podmiot jest właścicielem, a inny posiadaczem paliwa dokonującym fizycznego wydania. Taki model jest obecnie stosowany w Grupie ORLEN, gdzie ORLEN S.A. jest sprzedawcą paliw (jest stroną kontraktów zawartych z klientami), a ORLEN Aviation sp. z o.o. wykonuje usługę magazynowania i tankowania (posiada koncesję na magazynowanie i przeładunek). Biorąc pod uwagę, iż podatek akcyzowy nakłada obowiązki na posiadaczy wyrobów akcyzowych, wymagane prawem podatkowym ew. rozliczenia akcyzy dokonywane są przez posiadacza paliw, czyli ORLEN Aviation sp. z o.o.</p> <p>Mając na względzie zawartą w Dyrektywie RED II definicję, treść rozporządzenia ReFuelEU Aviation i całokształt obowiązków z nich wynikających i ciążących na dostawcach paliw, bardziej właściwe, przy konstruowaniu krajowej definicji „dostawcy paliw lotniczych”, wydaje się odwołanie do podmiotów posiadających odpowiednie koncesje i dokonujących sprzedaży paliw lotniczych. Pozwoli to, w obu powyżej wskazanych modelach sprzedaży, nałożyć obowiązki na podmioty mające rzeczywiste możliwości decydowania o rodzaju paliw wprowadzanych do obrotu w unijnych portach lotniczych. Na możliwość zastosowania takiego podejścia pozwala także sama dyrektywa w uzasadnionych przypadkach, a takim niewątpliwie jest II z przedstawionych powyżej modeli dostaw paliw. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że obecnie większość wydań paliw dokonywana jest z zastosowaniem zwolnienia od akcyzy, a więc w rozumieniu tej definicji akcyza w ogóle nie jest należna.</p> <p>W świetle powyższego nie powinno budzić wątpliwości, że prawodawca unijny przewidział, iż modele sprzedaży paliw lotniczych mogą się różnić, a finalnie podmiotem zobowiązanym jako dostawca paliwa lotniczego powinien być ten podmiot, który ma realny wpływ na skład produktu</p>		
--	--	--	--	--

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

			<p>operatorów statków powietrznych i nie dokonują tego w ramach koncesji na obrót paliwami ciekłymi (w tym z zagranicą). Dodatkowo wskazujemy, że odwołanie do koncesji z ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku Prawo energetyczne jest obecnie wystarczające, ale w przyszłości te koncesje mogą nie obejmować nowych rodzajów paliw lotniczych.</p> <p>Przy konstrukcji definicji paliwa lotniczego zwracamy również uwagę na ograniczenie w zakresie produktowym wyłącznie do paliwa lotniczego, jakim jest paliwo typu nafty do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21. W naszej ocenie definicja nie powinna ograniczać paliwa lotniczego tylko do tego rodzaju paliwa lotniczego i powinna mieć bardziej ogólny zakres tak jak to jest ujęte w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation. W perspektywie rozwoju zrównoważonych paliw lotniczych definicja nie obejmowałaby innych paliw lotniczych. Poza tym już na tym etapie pojawiają się wątpliwości w zakresie klasyfikacji kodów CN dla tego rodzaju paliw lotniczych (w tym o kodzie CN 2710 19 21).</p> <p>W tym miejscu zwracamy jednocześnie uwagę, że przepisy dotyczące koncesji są niespójne jeżeli chodzi o definicję „dostawcy paliwa lotniczego”, a także projektowane zmiany w zakresie ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku Prawo energetyczne – odnosząc się do katalogu koncesji w zakresie paliw lotniczych stanowiących paliwa ciekłe.</p> <p>Jak wskazano powyżej definicja dostawcy paliwa lotniczego powinna być zbliżona do definicji z rozporządzenia ReFuelEU Aviation i powiązana z rozwiązaniami z projektu ustawy UC 28. Należy także rozważyć zastosowanie analogicznego podejścia do definicji „paliwa lotniczego”.</p>		
11.	ORLEN S.A	Obliczanie udziałów minimalnych – art. 4 pkt 3 projektu ustawy, art. 21 d i 21 f ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	<p>Projektowany art. 21d ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zgodnie z którym udziały minimalne, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, liczone są według wartości opałowej, zmienia zasady wynikające z rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Z rozporządzenia tego wynika (por. art. 4 ust. 2 ReFuelEU Aviation), że udziały SAF są co do zasady wyliczane wagowo (w tonach), a jedynie w przypadku gdy w unijnym porcie lotniczym operatorom statków powietrznych udostępniany jest wodór dla lotnictwa zastosowanie znajduje wartość energetyczna. Zastosowanie zasady wprowadzonej projektem UC 68 w każdym przypadku może wywołać obawy, czy obowiązki danego dostawcy paliw lotniczych wynikające z rozporządzenia ReFuelEU Aviation zostały zrealizowane, w szczególności gdy właściwe informacje zostaną zaraportowane w ramach unijnej bazy danych. Sprawozdawczość dostawców paliw lotniczych przewidziana w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation również odnosi się do informacji o ilości paliwa lotniczego (art. 10 lit. a i b), w tym ilości SAF wyrażonej w tonach (obok wartości energetycznej z lit. e)). W przypadku</p>	<p>Art. 21d Do celów obliczenia udziałów minimalnych, o których mowa w art. 4 ust. 1 i 7 rozporządzenia 2023/2405, w przypadku gdy w unijnym porcie lotniczym operatorom statków powietrznych udostępniany jest wodór dla lotnictwa:</p> <p>a) wartości dotyczące wartości energetycznej wszystkich odpowiednich SAF i innych nośników energii to wartości, o których mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 23 ust. 3 (ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) oraz</p>	

			<p>wątpliwości, kwestia ta powinna zostać potwierdzona z prawodawcą unijnym przed wprowadzeniem odpowiednich przepisów prawa krajowego.</p> <p>Ponadto, w celu prawidłowego stosowania tych zasad wymagana jest transpozycja dyrektywy RED 2018/2001, która w załączniku III zawiera stosowne wartości energetyczne paliw do silników odrzutowych, jak np.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hydorafinowany (poddany termochemicznej obróbce wodorem) olej pochodzący z biomasy, służący jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych, - Paliwo do silników odrzutowych wytwarzane metodą Fischera-Tropscha (syntetyczny węglowodór lub mieszanka syntetycznych węglowodorów produkowanych z biomasy, służące jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych), - Oleje współprzetwarzane (przetwarzane w rafinerii jednocześnie z paliwem kopalnym) pochodzące z biomasy lub biomasy poddanej pirolizie, służące jako zamiennik paliwa do silników odrzutowych, - Paliwo do silników odrzutowych (w wersji RED III), - Wodór ze źródeł odnawialnych i nieodnawialnych. <p>Z tego powodu, rozporządzenie, o którym mowa w projektowanym art. 21f, powinno być elementem rozporządzenia zawierającego wartości energetyczne poszczególnych paliw na potrzeby ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, przewidzianego w ramach projektu UC 28 jako transpozycja wymagań dyrektywy 2018/2001. Wartości te będą potrzebne także na potrzeby realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego.</p>	<p>b) wartość energetyczną dostarczonego wodoru dla lotnictwa uwzględnia się zarówno w liczniku, jak i w mianowniku.</p>	
12.	ORLEN S.A	<p>Realizacja udziału SAF przez paliwa syntetyczne – art. 4 pkt 3 projektu ustawy, art. 21e ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych</p>	<p>Zgodnie z projektowanym art. 21e w przypadku osiągnięcia wyższego udziału syntetycznego paliwa lotniczego niż wymagany w danym okresie sprawozdawczym, nadwyżkę zalicza się do osiągnięcia udziału SAF, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405. W naszej ocenie kwestia ta w ogóle nie powinna być przedmiotem regulacji w ramach projektu UC 68, gdyż zasady z tym związane wynikają wprost z rozporządzenia ReFuelEU Aviation, wiążą bezpośrednio i nie powinny być modyfikowane krajową ustawą. Ustawodawca unijny nie przewidział w tym zakresie luzu decyzyjnego dla państw członkowskich, a tym samym nie jest dopuszczalna zmiana w tym zakresie.</p> <p>Podkreślić bowiem należy, że dostarczone syntetyczne paliwa lotnicze w każdym przypadku zalicza się na poczet osiągnięcia udziału SAF,</p>	<p>Projektowany art. 21e. należy całkowicie usunąć z projektu UC 68.</p>	

			<p>o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia 2023/2405 (a nie tylko w przypadku osiągnięcia nadwyżki udziału syntetycznego paliwa lotniczego ponad cel z rozporządzenia). Wynika to z definicji „zrównoważone paliwa lotnicze” („SAF”), które oznaczają paliwa lotnicze będące:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) syntetycznymi paliwami lotniczymi; b) biopaliwami lotniczymi; lub c) pochodzącymi z recyklingu węglowymi paliwami lotniczymi. <p>Z faktu, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation ustanowiło też swoisty „podudział”, który jest dedykowany syntetycznemu paliwu lotniczemu nie wynika, że paliwo to nie może jednocześnie realizować celu ogólnego paliw SAF. Takie rozwiązania są znane też innym aktom prawnym, jak np. dyrektywa 2018/2001, która ustanawia dodatkowe udziały minimalne dla biokomponentów zaawansowanych, czy paliw RFNBO, które realizują także cel ogólny w zakresie udziału energii odnawialnej w transporcie. W świetle powyższego proponujemy usunięcie art. 21e.</p>			
13.	ORLEN S.A	<p>Dokumentowanie realizacji obowiązku - art. 4 pkt 4 projektu ustawy, art. 28ea ust .2 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych</p>	<p>Projektowana w ramach art. 4 pkt 4 projektu UC 68 zmiana, w myśl której w art. 28ea ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>„2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy, w przypadku poświadczeń wystawianych dla biokomponentów:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> 1) <i>wytworzonych w procesie współwodornienia;</i> 2) <i>wykorzystywanych przez dostawcę paliwa lotniczego do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405.”</i> <p>wymaga uprzedniej konsultacji z prawodawcą unijnym i systemami certyfikacji. Zasady te powinny dotyczyć wszystkich kategorii paliw SAF (tj. biokomponenty, inne paliwa odnawialne, paliwa węglowe pochodzące z recyklingu).</p> <p>Oczywiście jest to zmiana szczególnie istotna z punktu widzenia dokumentowania realizacji obowiązków przez poszczególne podmioty w ramach łańcucha dostaw (podmioty realizujące NCW, dostawcy paliwa lotniczego, operatorzy statków powietrznych realizujący wymagania systemu ETS). Jednak z posiadanych informacji wynika, że dotychczas nie ukształtowała się jednolita praktyka rynkowa w zakresie dokumentów potwierdzających realizację obowiązków, także w ramach uznanych systemów certyfikacji. Na dziś systemy certyfikacji nie wypracowały wytycznych w zakresie dokumentowania charakterystyki zrównoważoności dla biokomponentów w paliwach lotniczych (SAF) ani też wzorów dokumentów. Prowadzone są prace w tym zakresie. Na rynku natomiast funkcjonują dokumenty PoC (Proof of Compliance) wystawiane w referencji do poświadczeń (PoS).</p>			

			Zwracamy uwagę, że podmiot realizujący NCW powinien mieć możliwość zaliczenia danej partii paliwa SAF na poczet realizacji NCW, niezależnie od możliwości wystawienia odpowiednich, dopuszczonych na poziomie unijnym i systemów certyfikacji, dokumentów poświadczających właściwości paliwa SAF nabywcom takiego produktu, którzy nie realizują NCW, ale są zobowiązani realizować wymagania wynikające z rozporządzenia 2023/2405 lub systemu ETS.		
14.	ORLEN S.A.	Art. 4 pkt 3 projektu ustawy, art. 21a ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	W przypadku braku wprowadzenia do obrotu SAF i syntetycznych paliw lotniczych, przyjęcie jako ich cen wartości publikowanych przez EASA (w domyśle średnich cen dla całej UE), może nie odzwierciedlać kosztów dostarczenia, a przede wszystkim wytworzenia tych paliw w kraju. Może to powodować w szczególności brak sygnału inwestycyjnego w produkcję krajową takich paliw, co spowoduje zmniejszenie krajowego bezpieczeństwa paliwowego. Proponujemy oparcie się na prognozach kosztów produkcji w kraju lub regionie, które oddadzą realne koszty i cenę rynkową takich paliw.		
15.	ORLEN S.A.	Przepisy dotyczące kar - art. 4 pkt 5 projektu ustawy, art. 33 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych Art. 1 pkt 5 projektu, art. 209un Prawa lotniczego	<p>Projektowane w ramach art. 4 pkt 5 projektu UC 68 przepisy dotyczące kar powinny zostać dostosowane do ostatecznej wersji przepisów projektu UC 68, w tym uwzględnić konieczność wprowadzenia zmian w zakresie sposobu realizacji obowiązków, o których mowa w punkcie 11 powyżej (co do zasady sposób wagowy, a jedynie wyjątkowo energetyczny). Na dziś przepisy te odwołują się jedynie do wartości energetycznych/opałowych, co wydaje się niezgodne z art. 12 ReFuelEU Aviation.</p> <p>Dodatkowo, w przypadku paliw syntetycznych, rozporządzenie ReFuelEU Aviation w art. 12 przewiduje kary zarówno za niewypełnienie obowiązków określonych w art. 4 dotyczących udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych, jak również w okresie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r. – średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych. Jednocześnie, przy ustalaniu kary pieniężnej dotyczącej średnich udziałów syntetycznych paliw lotniczych państwa członkowskie uwzględniają wszelkie kary pieniężne dotyczące udziałów minimalnych syntetycznych paliw lotniczych, którym to karom podlega już dany dostawca paliwa lotniczego w odniesieniu do danego okresu – zasady te mają na celu uniknięcia podwójnego karania. Zasady te powinny znaleźć odzwierciedlenie w projekcie UC 68.</p> <p>Poza tym przepisy projektu UC 68 posługują się kryterium średniej ważonej ceny określonego paliwa, podczas gdy w rozporządzeniu ReFuelEU Aviation mowa o średniej cenie paliwa. Podobne podejście można zauważyć w ramach projektowanego art. 21a.</p>		

Ponadto, przepisy dotyczące kar dla dostawców paliw lotniczych nie są spójne z przepisami dotyczącymi kar dla operatorów statków powietrznych. Przykładowo, wprowadzany do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze art. 209un.1 przewiduje, że *operator statku powietrznego objęty rozporządzeniem nr 2023/2405/UE, który narusza obowiązki określone w art. 5 tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości dwukrotności kwoty wynikającej z iloczynu rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości paliwa lotniczego, określonej w sprawozdaniu za rok poprzedzający, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia nr 2023/2405/UE*. Niewątpliwie należy zapewnić spójność podejścia w ramach całej nowelizacji.

Należy też podkreślić, że rozporządzenie ReFuelEU Aviation nie przewiduje oddzielnych kar za naruszenia, o których mowa w punktach 12, 14 i 15 dodawanych w art. 33 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zgodnie z którymi:

12) *będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2023/2405 w odniesieniu do dostarczenia zarządzającemu lotniskiem będącym unijnym portem lotniczym w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 2023/2405, na żądanie tego zarządzającego, w terminie określonym w żądaniu nie krótszym niż 7 dni, wszelkich niezbędnych informacji;*

14) *będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie zgłosił do unijnej bazy danych informacji, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2023/2405, lub zgłosił je z przekroczeniem terminu, o którym mowa w tym przepisie;*

15) *będąc dostawcą paliwa lotniczego, nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2023/2405, lub wykonał ten obowiązek z przekroczeniem terminu, o którym mowa w tym przepisie;”.*

W naszej ocenie nie należy wprowadzać takich kar w ramach projektu UC 68. **W tym kontekście należy mieć na uwadze, że unijna baza danych nadal nie została dostosowana do realizacji wymogów ReFuelEU Aviation i nie wiadomo, kiedy to nastąpi, choć pierwsze raportowanie w ramach art. 10 powinno zostać zrealizowane już do 14 lutego 2025 roku.** Karanie dostawców paliw w takiej sytuacji byłoby szczególnie nieuzasadnione. Należy także podnieść, że budzi wątpliwości sformułowanie sankcji za niedostarczenie „wszelkich niezbędnych informacji” – określenie to jest ocenne, co stanowi „niezbędną informację”, a tym samym może prowadzić do faktycznego braku możliwości nałożenia kary w oparciu o ten przepis.

			<p>Ponadto, wskazany w punkcie 12 powyżej 7-dniowy termin wydaje się zbyt krótki. Termin ten warto zastąpić sformułowaniem bez zbędnej zwłoki oraz doprecyzować, że przekazaniu podlegają te informacje, którymi dostawca paliwa lotniczego dysponuje. Kwota 10 000 zł kary z tego tytułu powinna być górnym limitem kary (zmiany wzorem uwagi zaproponowanej w punkcie 6 tabeli powyżej).</p> <p>W rozporządzeniu ReFuelEU Aviation nie przewidziano też kary za naruszenie art. 9 ust. 3 rozporządzenia 2023/2405, które pojawia się dodatkowo w punkcie 13:</p> <p><i>13) będąc dostawcą paliwa lotniczego, przekazał nieprawdziwe lub niepełne informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 10 rozporządzenia 2023/2405.</i></p> <p>Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że proponowane brzmienie tej normy sankcyjnej jest niedostatecznie precyzyjne – uznanie, czy informacja jest niepełna ma charakter ocenny i subiektywny. Rozporządzenie ReFuelEU Aviation odnosi się do informacji wprowadzającej w błąd lub niedokładnej dotyczącej właściwości lub pochodzenia SAF, co wydaje się bardziej precyzyjnym ujęciem, jakie działania dostawcy powinny być penalizowane.</p>		
16.	ORLEN S.A.	<p>Uwaga związana z procedowanym równolegle projektem UC 28 (wersja skierowana na Komisję Prawniczą, z dnia 18.10.2024 r)</p> <p>Art. 2 i 22 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (w wersji uwzględniającej zmiany proponowane w UC 28)</p>	<p>Zgodnie z projektowanym w UC 28 art. 23 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych: „Podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy jest obowiązany do zapewnienia w danym roku kalendarzowym co najmniej minimalnego udziału innych paliw odnawialnych, ciekłych lub gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub biokomponentów zawartych w paliwach, paliwach lotniczych i paliwach żeglugowych stosowanych we wszystkich rodzajach transportu (...)”.</p> <p>Przykładowo jeśli chodzi o paliwa lotnicze, to zgodnie z tym przepisem liczony będzie udział innych paliw odnawialnych, tzw. paliw RCF dla lotnictwa oraz biokomponentów zawartych w paliwach lotniczych. Definicja „biokomponentów” w projektowanym art. 1 pkt 3 lit. c projektu UC28 jest wobec tego zbyt wąska, bowiem ogranicza się do produktów „wytworzonych z przeznaczeniem do: wytwarzania paliw lub mieszania z kopalnymi odpowiednikami biokomponentu lub zastąpienia ich w całości – w przypadku biokomponentów gazowych”. Definicja legalna „paliw” nie uwzględnia ani paliw lotniczych ani paliw żeglugowych.</p> <p>Ponadto, wobec faktu, iż biokomponenty wytwarzane do komponowania z konwencjonalnymi paliwami lotniczymi lub paliwami żeglugowymi</p>	<p>Dodanie w definicji „biokomponentów” z ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych po wyrazach „wytwarzania paliw” wyrazów „paliw lotniczych i paliw żeglugowych”.</p> <p>Dodatkowo proponujemy rozszerzenie wyłączenia z art. 22 ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych w brzmieniu zaproponowanym w projekcie UC28 (które to wyłączenie uwzględnia już biokomponenty gazowe): „Biokomponenty, z wyłączeniem biokomponentów wytwarzanych w procesie współwodornienia, biokomponentów gazowych oraz biokomponentów do paliw lotniczych i paliw żeglugowych, wprowadzane do obrotu lub wykorzystywane do wytwarzania</p>	

			muszą spełniać rygorystyczne normy międzynarodowe, w art. 22 ust. 1 ustawy należy wyłączyć je spod zakresu wymagań jakościowych określonych w przepisach wykonawczych do ustawy.	paliw powinny spełniać wymagania jakościowe potwierdzone certyfikatem jakości wydanym przez akredytowane jednostki certyfikujące".	
17.	ORLEN S.A.	Art. 6 projektu ustawy	Art. 6 projektowanej ustawy zakłada, że pierwsze ogłoszenie średniej ważonej ceny syntetycznych paliw lotniczych odbędzie się do dnia 30 czerwca 2031 r. za rok 2030 r., co jest terminem znacznie utrudniającym podjęcie decyzji inwestycyjnych przez dostawców tych paliw. Średnia ważona cena syntetycznych paliw lotniczych, a tym samym potencjalny poziom kar za niespełnienie celów regulacyjnych, powinny być znane przynajmniej 3-4 lata przed pierwszym okresem obowiązywania celów regulacyjnych, tj. w latach 2026/2027 tak, aby dostawcy paliw mogli podjąć finalne decyzje inwestycyjne w zakresie budowy instalacji produkcji paliw syntetycznych z uwzględnieniem pełnego obrazu co do przyszłych kar. W przypadku NCW, kara dla biopaliw znana jest już dzisiaj i na jej podstawie wiadomo, jaki efekt ekonomiczny nastąpi, gdy dostawca paliw nie wybuduje instalacji i nie dostarczy wolumenów na rynek. W przypadku braku na rynku transakcji w zakresie paliw syntetycznych należałoby oprzeć się na prognostycznych danych w zakresie produkcji paliw syntetycznych, dzięki czemu inwestorzy znalazłby realne poziomy kar w przypadku niedostarczenia na rynek SAF i paliw syntetycznych.		
18.	ORLEN S.A.	Postulaty dodatkowe w zakresie przepisów uszczelniających rynek paliw lotniczych i wspomagające realizację rozporządzenia ReFuelEU Aviation	Skuteczny nadzór nad stosowaniem przepisów w zakresie paliw SAF wymaga ograniczenia identyfikowanych luk w zakresie generalnego nadzoru nad podażą paliw lotniczych na rynek kilkudziesięciu lotnisk i kilkuset lądowisk ewidencjonowanych przez Prezesa ULC. W szczególności Prezes ULC nie posiada dostatecznych kompetencji nadzorczych pozwalających mu zweryfikować samodzielnie lub we współpracy z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki sposób organizacji dostaw paliw lotniczych na etapie planowania, budowy oraz certyfikacji i rejestracji lotniska, jak i zarządzania lotniskiem cywilnym lub też funkcjonowania lądowiska. Analogiczna luka regulacyjna dotyczy świadczenia usługi obsługi naziemnej lotniska, w ramach której wydając zezwolenia w tym zakresie nie jest weryfikowane czy podmiot zajmujący się sprzedażą paliw lotniczych i tankowaniem do samolotów posiada wymagane koncesje wydane na podstawie Prawa energetycznego. W Prawie energetycznym brak jest wystarczających przepisów regulujących na poziomie wydawanych koncesji konieczność podawania dokładnych informacji o fakcie prowadzenia sprzedaży paliw lotniczych oraz lotnisk lub lądowisk, gdzie ta działalność paliwowa jest prowadzona oraz brak jest wystarczających narzędzi sprawozdawczych	Proponowane rozwiązania w zakresie wzmocnienia nadzoru Prezesa ULC nad wykonywaniem obsługi naziemnej statków powietrznych w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe na terenie lotnisk i lądowisk: 1) Wprowadzenie obowiązku konsultacji z Prezesem URE wniosku o wydanie certyfikatu dla działalności polegającej na prowadzeniu lotniska użytku publicznego i jego eksploatacji, w jego części dotyczącej operacji paliwowych; 2) Prawne usankcjonowanie uprawnienia organu nadzoru lotniczego polegającego na możliwości następczej kontroli ważności koncesji paliwowej uznanej w toku certyfikacji lotniska;	

			<p>pozwalających określić liczbę podmiotów, a także ilości i rodzaje ciekłych paliw lotniczych sprzedawanych w Polsce w danym roku kalendarzowym.</p> <p>Brak takich regulacji sprzyja powstawaniu zjawisk polegających na handlu paliwami lotniczymi bez wymaganej koncesji, często z wykorzystaniem infrastruktury paliw ciekłych, która nie spełnia wymagań technicznych, wymagań z zakresu bezpieczeństwa ludzi oraz środowiska naturalnego czy też prowadzenia operacji paliwowych w miejscach do tego nieprzystosowanych, jak też możliwości podaży paliw lotniczych niespełniających wymagań jakościowych. Usunięcie tych luk regulacyjnych będzie służyć poprawie transparentności rynku paliw lotniczych, a tym samym wspierać prawidłowe realizowanie celów i wymagań określonych regulacjami ReFuelEU Aviation.</p>	<p>3) Zawieranie we wniosku o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem nowych informacji, tj.: (i) opisu zasad zapewniania dostaw paliw lotniczych na terenie lotniska, w tym wskazania infrastruktury lotniska, z której statki powietrzne będą zaopatrywane w paliwa lotnicze, (ii) firm koncesjonowanych podmiotów, które będą operować na terenie lotniska w zakresie dostaw paliw lotniczych, oraz (iii) możliwości dopuszczenia konsultacji ww. wniosku z Prezesem URE w zakresie jego komponentu paliwowego;</p> <p>4) Wprowadzenie przez zarządzającego lotniskiem cywilnym obowiązku kontrolowania statusu posiadania koncesji przez podmioty realizujące operacje na paliwach lotniczych jako warunku dopuszczenia tych podmiotów na teren lotniska;</p> <p>5) Zobowiązanie zarządzających lotniskami, aby infrastruktura paliw ciekłych eksploatowana na terenie lotniska, była zgłaszana do właściwego rejestru prowadzonego przez Prezesa URE;</p> <p>6) Zobowiązanie zarządzających lotniskami do zawiadamiania Prezesa URE o wszelkich nieprawidłowościach w zakresie operacji paliwowych na terenie lotnisk cywilnych;</p> <p>7) Wprowadzenie obowiązku prowadzenia przez zarządzających lotniskami publicznego wykazu podmiotów prowadzących operacje na paliwach lotniczych na terenie danego lotniska;</p> <p>8) Wprowadzenie obowiązku dołączenia do wniosku o wydanie certyfikatu lub zezwolenia na</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>wykonywanie obsługi naziemnej, koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub koncesji na magazynowanie i przeładunek paliw ciekłych, jeżeli są wymagane wskutek łączenia przez wnioskodawcę działalności obsługi naziemnej z logistyką i obrotem paliwami;</p> <p>9) Usankcjonowanie obowiązku konsultacji z Prezesem URE wniosków, o których mowa powyżej, w zakresie opinii o dotychczasowej działalności na rynku paliw lotniczych oraz z Szefem KAS w zakresie wypełniania zobowiązań podatkowych;</p> <p>10) Określenie obowiązku wskazania infrastruktury paliw ciekłych wykorzystywanej do tej działalności przez podmioty wykonujące paliwową obsługę naziemną;</p> <p>11) Rozszerzenie wniosku o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych o wymagania polegające na wykazaniu, w jaki sposób lotnisko będzie zaopatrywane w paliwa lotnicze oraz czy infrastruktura paliwowa na jego terenie spełnia wymagania dopuszczające ją do eksploatacji;</p> <p>12) Rezygnacja w procesie rejestracji lotniska z oświadczeń wnioskodawcy, na rzecz wprowadzenia obowiązku przedstawienia formalnych dokumentów potwierdzających, że lotniskowa infrastruktura paliwowa spełnia właściwe wymagania prawne.</p> <p>Proponowane rozwiązania w zakresie wzmocnienia nadzoru Prezesa URE na rynkiem paliw lotniczych oraz poprawie jego transparentności.</p> <p>1) Wprowadzenie jednego rocznego sprawozdania o ilości i rodzajach paliw lotniczych</p>	
--	--	--	--	--	--

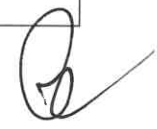
				<p>dostarczanych w Polsce na lotniska i lądowiska powiązanego z rozliczaniem opłaty koncesyjnej przez posiadaczy koncesji WPC, OPZ i OPC oraz nałożenia na Prezesa URE publikacji rocznych zagregowanych danych o wielkości i strukturze tego rynku paliwowego w Polsce, przy czym należy rozważyć możliwość częściowego połączenia tej sprawozdawczości z miesięczną sprawozdawczością z produkcji i przywozu paliw realizowaną w oparciu o art. 43d Prawa energetycznego (jeśli dany dostawca spełnia przesłanki tej sprawozdawczości);</p>	
--	--	--	--	---	--

2) Prowadzenie jednego publicznego wykazu dostawców paliw lotniczych przez Prezesa URE na podstawie udzielonych koncesji paliwowych;

3) Objęcie nadzorem Prezesa URE stacji zakładowych, czyli infrastruktury paliwowej przeznaczonej do tankowania paliw ciekłych na użytek własny (np. stacje zakładowe na lotniskach użytku publicznego i lądowiskach);

4) Dołączenie Prezesa ULC do mechanizmu tzw. kontroli rozproszonych sektora paliw ciekłych, której istotę oddaje obowiązujący art. 23r Prawa energetycznego, w ramach którego różne organy kontrolujące wymagania określone w przepisach odrębnych (np. prawidłowość funkcjonowania lotniska) sprawdzają także inne podstawowe wymagania, jakie powinien wypełniać dany przedsiębiorca funkcjonujący na rynku paliw ciekłych (posiadanie koncesji paliwowej).

5) Określenie ogólnych warunków przeprowadzania operacji przeładunku



				<p>paliw ze środka transportu paliw ciekłych do cysterny lotniskowej oraz zakres szkoleń, mając na względzie bezpieczeństwo i zdrowie ludzi oraz ochronę środowiska.</p>	
--	--	--	--	--	--

9