



ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2025/723

z dnia 6 lutego 2025 r.

uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady poprzez ustanowienie szczegółowych zasad corocznego obliczania różnic w cenie między kwalifikującymi się paliwami lotniczymi a naftą kopalną oraz przydzielania uprawnień w ramach EU ETS na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE⁽¹⁾, w szczególności jej art. 3c ust. 6 akapit siódmy,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działania lotnicze są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji („EU ETS”) ustanowionym dyrektywą 2003/87/WE.
- (2) Dyrektywa 2003/87/WE została zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958⁽²⁾ w celu dostosowania jej do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁽³⁾ ustanawiającego cel redukcji emisji netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z 1990 r.
- (3) Aby wesprzeć odejście od paliw kopalnych i zachęcić do dekarbonizacji zarobkowego transportu lotniczego, w dyrektywie (UE) 2023/958 wprowadzono dodatkowe wsparcie w ramach ETS polegające na zarezerwowaniu maksymalnie 20 mln uprawnień na pokrycie części pozostałej różnicy w cenie między naftą kopalną a kwalifikującymi się paliwami lotniczymi wykorzystywanymi przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.
- (4) Zarezerwowane 20 mln uprawnień pochodzi z łącznej liczby uprawnień, które mają zostać przydzielone operatorom statków powietrznych, i przydziela się je w sposób niedyskryminacyjny wyłącznie na wykorzystywanie kwalifikujących się paliw lotniczych w czasie lotów objętych obowiązkiem umorzenia w ramach EU ETS oraz w czasie lotów objętych art. 3c ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE.
- (5) W celu wdrożenia przydziału 20 mln uprawnień zarezerwowanych na wsparcie uzupełniania kwalifikujących się paliw lotniczych należy ustanowić szczegółowe zasady corocznego obliczania różnicy w cenie między kwalifikującymi się paliwami lotniczymi a naftą kopalną oraz szczegółowe zasady przydzielania tych uprawnień.

⁽¹⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 115, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 („Europejskie prawo o klimacie”) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (6) Aby zminimalizować obciążenia administracyjne dla operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze i właściwych organów, operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze powinni mieć możliwość ubiegania się o przydział uprawnień w drodze zwykłego zgłoszenia korzystania z kwalifikujących się paliw lotniczych w rocznym raporcie na temat wielkości emisji. Aby usprawnić proces i umożliwić terminowe przyznawanie przydziałów, wniosek należy uznać za ważny wyłącznie pod warunkiem przedłożenia rocznego raportu na temat wielkości emisji do dnia 31 marca każdego roku, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/2066 ⁽⁴⁾. Aby operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze mogli zgłaszać korzystanie z kwalifikujących się paliw lotniczych ze względów przejrzystości lub z innych powodów bez ubiegania się o uprawnienia, operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze powinni mieć możliwość rezygnacji ze wsparcia.
- (7) Zgodnie z art. 13 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 ⁽⁵⁾ Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) publikuje roczne sprawozdanie techniczne („sprawozdanie techniczne EASA”), w którym zgłasza między innymi ceny paliwa lotniczego. EASA publikuje to sprawozdanie co roku i uwzględnia w nim ceny rynkowe ropy naftowej i zrównoważonych paliw lotniczych, które są przedmiotem publicznego obrotu, a w przypadku gdy cena rynkowa nie jest dostępna – szacunkowe koszty produkcji. Ze względów pewności prawa Komisja powinna w miarę możliwości zapewnić, aby ceny paliwa lotniczego, które mają być ustalane i publikowane na podstawie niniejszego rozporządzenia, były dostosowane do cen zgłaszanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2023/2405.
- (8) Rynek alternatywnych paliw lotniczych rozwija się, ponieważ branża dąży do dekarbonizacji lotnictwa, a jednocześnie wypełnia przyszłe obowiązki dostawców paliwa w zakresie dostaw oraz dobrowolne zobowiązania operatorów statków powietrznych do uzupełniania tych paliw. Aby niniejsze rozporządzenie opierało się na najdokładniejszych różnicach w cenie, Komisja powinna w miarę możliwości publikować oddzielnie ceny każdego konkretnego kwalifikującego się paliwa lotniczego, ponieważ cena każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego zależy od wykorzystanego surowca i zastosowanej ścieżki produkcji paliwa. Komisja powinna stosować reprezentatywne i przejrzyste ceny, po których paliwa te są przedmiotem publicznego obrotu. Ponieważ jednak jest to rynek wschodzący, nie wszystkie kwalifikujące się paliwa lotnicze są przedmiotem publicznego obrotu, nawet jeśli produkuje się je i wykorzystuje w małych ilościach. W związku z tym cenę kwalifikujących się paliw lotniczych należy ustalić przy użyciu cen rynkowych opublikowanych w sprawozdaniu technicznym EASA dotyczącym paliw będących przedmiotem publicznego obrotu, rzeczywistych cen paliwa płaconych przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze albo minimalnej ceny sprzedaży obliczonej przez Komisję. Ponieważ jednak szczegółowe ceny wszystkich kwalifikujących się paliw lotniczych mogą nie być dostępne, należy ustanowić minimalny wykaz podkategorii kwalifikujących się paliw lotniczych, który powinien obejmować wszystkie potencjalne kwalifikujące się paliwa lotnicze. Podkategorie te powinny obejmować określone kwalifikujące się paliwa lotnicze i podkategorie kategorii określonych w art. 3c ust. 6 akapit trzeci dyrektywy 2003/87/WE.
- (9) W przypadku kwalifikujących się paliw lotniczych, w odniesieniu do których w sprawozdaniu technicznym EASA nie podano ceny rynkowej, ponieważ nie są one przedmiotem publicznego obrotu, operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze powinni mieć możliwość dobrowolnego zgłaszania Komisji zapłaconych rzeczywistych cen za kwalifikujące się paliwo lotnicze w celu uwzględnienia tych cen na potrzeby ustalenia ceny paliwa. Cenom zgłaszanym przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze powinny towarzyszyć dowody potwierdzające umowy i uzupełnienie za cały rok kalendarzowy, a także całkowitą uzupełnianą ilość paliwa zgłaszaną przez tych operatorów. Ponadto w celu zapewnienia wystarczającego poziomu reprezentatywności, aby można było zastosować dane paliwo, którego ceny są zgłaszane, do określenia ceny kwalifikujących się paliw lotniczych, powinno ono stanowić co najmniej jedną czwartą wszystkich paliw tej kategorii zgłoszonych w danym roku przez wszystkich operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze. Komisja powinna zapewnić, aby takie dane były zgłaszane i przetwarzane z zachowaniem pełnej poufności. Nie można jednak zapewnić poufności danych statystycznych, jeżeli zapłacone rzeczywiste ceny zgłosi Komisji mniej niż trzech operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze. W takim przypadku operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze powinni odstąpić od wymogu poufności, jeżeli chcą, aby ich ceny uwzględniono przy obliczaniu cen paliwa. Aby ułatwić ustanowienie odpowiednich procedur dotyczących zgłaszania rzeczywistych cen, a także zapewnić odpowiedni poziom poufności, możliwość zgłaszania rzeczywistych cen powinna mieć zastosowanie od 2026 r. w odniesieniu do paliw wykorzystywanych od dnia 1 stycznia 2025 r.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (rozporządzenie MRR) (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (inicjatywa ReFuelEU Aviation) (Dz.U. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (10) Aby zachęcić do zgłaszania rzeczywistych cen zapłaconych przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze w sytuacji, gdy ceny rynkowe nie są dostępne w sprawozdaniu technicznym EASA, należy uwzględnić zgłoszone ceny i zastosować odpowiednią różnicę w cenie przy obliczaniu przydziału uprawnień dla operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze tylko wtedy, gdy zgłoszono ceny w odniesieniu do co najmniej jednej czwartej ilości wszystkich zgłoszonych paliw. Jednak w przypadku operatorów, którzy nie zgłosili zapłaconych rzeczywistych cen i wykorzystali kwalifikujące się paliwo lotnicze, którego cena rynkowa nie jest dostępna w sprawozdaniu technicznym EASA, liczbę uprawnień należy obliczyć przy użyciu minimalnej ceny sprzedaży danej podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego.
- (11) Minimalną cenę sprzedaży należy ustalić poprzez zastosowanie odpowiedniej marży do zgłoszonego w sprawozdaniu technicznym EASA szacowanego kosztu produkcji kwalifikującego się paliwa lotniczego. Marża powinna stanowić ostrożną wartość wynoszącą 10 % w oparciu o stopę progową wynoszącą około 12–16 %. Ta stopa progowa jest zgodna z danymi sektorowymi zgromadzonymi przez Komisję, takimi jak stopy progowe stosowane przy wytwarzaniu energii elektrycznej. Ponadto zastosowana marża powinna zapewnić, aby minimalna cena sprzedaży nie była zawyżona, i zachęcić operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze do zgłaszania zapłaconych rzeczywistych cen.
- (12) Aby zapewnić odpowiednie rozliczanie liczby dostępnych uprawnień, Komisja przed przyjęciem decyzji w sprawie przydziału uprawnień na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych powinna sprawdzić, czy pozostała liczba uprawnień zarezerwowanych na podstawie art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE jest wystarczająca do pokrycia zapotrzebowania na przydział uprawnień. Jeżeli liczba ta nie jest wystarczająca, Komisja powinna obliczyć współczynnik redukcji przydziału przeznaczony do zastosowania w jednolity sposób w odniesieniu do wszystkich operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze, których dotyczy przydział na dany rok.
- (13) Aby podkreślić wkład przychodów z EU ETS w transformację klimatyczną, operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze powinni zadbać o komunikowanie w widoczny sposób faktu otrzymania wsparcia, np. w sprawozdaniach rocznych, w oświadczeniach dotyczących zrównoważonego rozwoju lub na biletach pasażerskich.
- (14) Operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze mają zgłosić wniosek o wsparcie z tytułu uzupełniania kwalifikujących się paliw lotniczych wraz ze zgłoszeniem emisji za 2024 r. Aby zapewnić zastosowanie określonych w niniejszym rozporządzeniu w odpowiednim czasie przed terminem zgłoszenia tych emisji, rozporządzenie powinno wejść w życie niezwłocznie,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się zasady corocznego obliczania różnic w cenie między kwalifikującymi się paliwami lotniczymi a naftą kopalną oraz zasady przydzielania uprawnień na podstawie art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.
2. Operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze mogą ubiegać się o przydział z tytułu kwalifikujących się paliw lotniczych zgodnie z art. 54a rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 i wykorzystanych w czasie następujących lotów poddźwiękowych:
 - a) lotów, w przypadku których uprawnienia muszą zostać umorzone zgodnie z art. 12 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE;
 - b) lotów objętych art. 3c ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „operator statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze” oznacza operatora wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze zdefiniowanego w art. 3 lit. p) dyrektywy 2003/87/WE;

- 2) „kwalifikujące się paliwo lotnicze” oznacza rodzaje paliwa kwalifikujące się do wsparcia na podstawie art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE;
- 3) „ujednolicone minimalne poziomy opodatkowania” oznaczają minimalne poziomy opodatkowania mające zastosowanie do ropy kopalnej i kwalifikujących się paliw lotniczych określone w dyrektywie Rady 2003/96/WE⁽⁶⁾;
- 4) „sprawozdanie techniczne EASA” oznacza sprawozdanie techniczne opublikowane przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, o którym mowa w art. 13 rozporządzenia (UE) 2023/2405.

Artykuł 3

Wniosek o przydział uprawnień na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze

1. Operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze ubiegają się o przydział uprawnień na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych poprzez zgłoszenie zweryfikowanych ilości kwalifikujących się paliw lotniczych wykorzystanych w poprzednim roku sprawozdawczym w rocznym raporcie na temat wielkości emisji, zgodnie z art. 54a rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066.
2. W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze postanowią nie ubiegać się o przydział uprawnień na wykorzystanie kwalifikujących się paliw lotniczych, wskazują tę decyzję w rocznym raporcie na temat wielkości emisji.
3. Wniosek jest ważny pod warunkiem że roczny raport na temat wielkości emisji zostanie przedłożony właściwemu organowi do dnia 31 marca kolejnego roku następującego po okresie sprawozdawczym zgodnie z art. 68 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066.

Artykuł 4

Coroczne obliczanie średnich różnic w cenie między kwalifikującymi się paliwami lotniczymi a ropy kopalną

1. Średnią różnicę w cenie między kwalifikującym się paliwem lotniczym a ropy kopalną w danym roku oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Różnica w cenie (y)} = \text{cena kwalifikującego się paliwa lotniczego (y)} - (\text{cena ropy kopalnej} + \text{cena ETS} + \text{różnica w opodatkowaniu (y)})$$

gdzie:

cena kwalifikującego się paliwa lotniczego (y)	=	cena kwalifikującego się paliwa lotniczego y lub podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego y wymienionej w załączniku, ustalona zgodnie z ust. 2, wyrażona w EUR za tonę;
cena ropy kopalnej	=	cena ropy kopalnej Jet A1 ustalona zgodnie z ust. 4, wyrażona w EUR za tonę;
cena ETS	=	cena korzystania z ropy kopalnej zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE ustalona zgodnie z ust. 5, wyrażona w EUR za tonę;
różnica w opodatkowaniu (y)	=	różnica między ujednoliconymi minimalnymi poziomami opodatkowania ropy kopalnej a kwalifikującym się paliwem lotniczym y, wyrażona w EUR za tonę.

2. Cenę kwalifikujących się paliw lotniczych ustala się w miarę możliwości w odniesieniu do konkretnych kwalifikujących się paliw lotniczych oraz jako minimum w odniesieniu do podkategorii kwalifikujących się paliw lotniczych wymienionych w załączniku w następujący sposób:

- a) jeżeli zawarto cenę rynkową w sprawozdaniu technicznym EASA, cena jest ceną rynkową opublikowaną w tym sprawozdaniu;

⁽⁶⁾ Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>).

- b) jeżeli nie zawarto ceny rynkowej w sprawozdaniu technicznym EASA, cenę ustala się w następujący sposób:
- i) jeżeli dostępne są ceny zgłoszone zgodnie z art. 5, które odpowiadają co najmniej 25 % całkowitej ilości danego kwalifikującego się paliwa lotniczego lub ilości w ramach danej podkategorii, jaka została zgłoszona przez wszystkich operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze w tym okresie sprawozdawczym, cena ta stanowi średnią ważoną zgłoszonych cen w odniesieniu do operatorów, którzy zgłosili ceny zgodnie z art. 5; w odniesieniu do operatorów, którzy nie zgłosili cen zgodnie z art. 5, cena stanowi minimalną cenę sprzedaży określoną zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu;
 - ii) jeżeli nie są dostępne ceny zgłoszone zgodnie z art. 5, które odpowiadają co najmniej 25 % całkowitej ilości danego kwalifikującego się paliwa lotniczego lub ilości w ramach danej podkategorii zgłoszonej przez wszystkich operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze w tym okresie sprawozdawczym, cena ta stanowi minimalną cenę sprzedaży określoną zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.

3. Komisja określa minimalną cenę sprzedaży na podstawie najlepszych dostępnych danych i z uwzględnieniem odpowiednich informacji zawartych w sprawozdaniu technicznym EASA dotyczących szacunkowych kosztów produkcji oraz stosuje dodatkową marżę w wysokości 10 %.

4. Cena ropy kopalnej stanowi cenę, którą opublikowano lub która ma zostać opublikowana w sprawozdaniu technicznym EASA. Jeżeli ceny nie są dostępne w sprawozdaniu technicznym EASA, które opublikowano lub które ma zostać opublikowane, do czasu publikacji przez Komisję różnic w cenie zgodnie z ust. 7, cenę ropy kopalnej określa się w oparciu o najlepsze dane dostępne Komisji.

5. Cenę ETS oblicza się z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, stosując następujący wzór:

$$\text{Cena ETS} = \text{współczynnik emisji ropy kopalnej} \times \text{cena uprawnień do emisji w ramach ETS}$$

gdzie:

współczynnik emisji ropy kopalnej	=	współczynnik emisji dla paliwa typu ropy do silników odrzutowych określony w tabeli 1 w załączniku III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066;
cena uprawnień do emisji w ramach ETS	=	średnia cena uprawnień do emisji określona jako średnia ważona cen z aukcji przeprowadzonych zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie art. 10 ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE w poprzednim roku kalendarzowym, opublikowanych na wspólnej platformie aukcyjnej, wyrażona w EUR za uprawnienie.

Cena ETS wynosi zero w przypadku kwalifikującego się paliwa lotniczego niebędącego paliwem o współczynniku zero zgodnie z art. 54c rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 oraz w przypadku kwalifikującego się paliwa lotniczego zgłoszonego w odniesieniu do lotów zgodnie z art. 1 ust. 2 lit. b).

6. W przypadku gdy ceny nie są dostępne w euro, stosuje się średnią roczną kursów wymiany walut publikowanych przez Europejski Bank Centralny.

7. Każdego roku do dnia 31 maja Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* różnicę w cenie za poprzedni rok kalendarzowy obliczoną zgodnie z niniejszym artykułem oraz wartości wszystkich elementów wzoru określonego w ust. 1.

Artykuł 5

Zgłaszanie rzeczywistych cen zapłaconych przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze

1. W przypadku kwalifikujących się paliw lotniczych wykorzystywanych od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od 2026 r., operator statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze może zgłosić Komisji rzeczywiste ceny zapłacone za paliwo wykorzystane w poprzednim roku kalendarzowym. Jeżeli operator zdecyduje się zgłosić rzeczywiste ceny, wraz ze zgłoszeniem przedstawia następujące informacje:

- a) wystarczającą dokumentację, w tym umowy i faktury, łączącą kwalifikujące się paliwo lotnicze z operatorem statków powietrznych wykonującym zarobkowe przewozy lotnicze oraz wskazującą wszystkie porty lotnicze, w których dostarczono i zgłoszono kwalifikujące się paliwo lotnicze;

- b) dowody potwierdzające, że pełna ilość zgłoszonego kwalifikującego się paliwa lotniczego jest objęta przedstawionymi umowami i fakturami w odniesieniu do wszystkich miejsc, w których uzupełnia się kwalifikujące się paliwo lotnicze.

Komisja może stwierdzić, że przy ustalaniu ceny kwalifikującego się paliwa lotniczego zgodnie z art. 4 ust. 2 nie uwzględni cen zgłoszonych przez operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze, jeżeli przedłożone dowody są niewystarczające lub nie są wiarygodne.

2. Komisja zapewnia poufność postępowania z danymi i dowodami przedłożonymi zgodnie z ust. 1.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2, jeżeli tylko jeden operator statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze lub dwóch takich operatorów zgłasza rzeczywiste ceny zapłacone za kwalifikujące się paliwo lotnicze, Komisja uwzględnia zgłoszone ceny wyłącznie w przypadku, gdy operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze zrezygnują z wymogów poufności.

Komisja informuje zainteresowanych operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze jak najszybciej po upływie terminu zgłaszania, jeżeli tylko jeden operator statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze lub dwóch takich operatorów zgłosiło rzeczywiste ceny zapłacone za kwalifikujące się paliwo lotnicze, i zwraca się o pisemne zwolnienie z obowiązku zachowania poufności. Jeżeli zainteresowani operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze nie dostarczą takiego zwolnienia w ciągu 15 dni roboczych od wniosku o to zwolnienie, zgłoszonych cen nie uwzględnia się przy obliczaniu różnicy w cenie zgodnie z art. 4.

4. Do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisja informuje państwa członkowskie o tym, którzy operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze przedłożyli zgłoszone ceny.

5. Przepisy niniejszego rozporządzenia delegowanego pozostają bez uszczerbku dla stosowania unijnego prawa konkurencji.

Artykuł 6

Obliczanie liczby uprawnień, które mają zostać przydzielone operatorom statków powietrznych wykonującym zarobkowe przewozy lotnicze

1. Właściwe organy określają zapotrzebowanie na uprawnienia dla każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze, w odniesieniu do którego są organem administrującym. Zapotrzebowanie oblicza się jako sumę zapotrzebowania ustalonego zgodnie z ust. 2 lub 3, stosownie do przypadku, dotyczącego każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego lub każdej podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego wymienionej w załączniku, których cenę ustalono na podstawie art. 4 ust. 2, i zaokrągła się w dół do najbliższej liczby całkowitej.
2. Zapotrzebowanie na uprawnienia przydzielane z tytułu korzystania z każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego lub każdej podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego wymienionej w załączniku, których cenę ustalono zgodnie z art. 4 ust. 2 i które uzupełniano w portach lotniczych określonych w art. 3c ust. 6 akapit trzeci lit. c) dyrektywy 2003/87/WE, ustala się w odniesieniu do każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze przy użyciu następującego wzoru:

$$\text{Przydział (y)} = \frac{\text{wykorzystane paliwo (y)} \times \text{różnica w cenie (y)}}{\text{cena uprawnień}}$$

gdzie:

- wykorzystane paliwo (y) = ilość niemieszanego kwalifikującego się paliwa lotniczego y lub podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego y wymienionej w załączniku, podana w rocznym raporcie na temat wielkości emisji i wyrażona w tonach;
- różnica w cenie (y) = różnica w cenie między kwalifikującym się paliwem lotniczym y lub podkategorią kwalifikującego się paliwa lotniczego y wymienioną w załączniku a paliwem kopalnym, określona zgodnie z art. 4 ust. 1 i wyrażona w EUR za tonę;
- cena uprawnień = średnia cena uprawnień określona zgodnie z art. 4 ust. 5, wyrażona w EUR za uprawnienie.

3. Zapotrzebowanie na uprawnienia przydzielane z tytułu korzystania z każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego lub każdej podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego wymienionej w załączniku, których cenę ustalono zgodnie z art. 4 ust. 2 i które uzupełniano w portach lotniczych innych niż porty lotnicze określone w art. 3c ust. 6 akapit trzeci lit. c) dyrektywy 2003/87/WE, ustala się w odniesieniu do każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze przy użyciu następującego wzoru:

$$\text{Przydział (y)} = \frac{\text{wykorzystane paliwo (y)} \times \text{różnica w cenie (y)} \times \text{poziom wsparcia w ramach EU ETS (y)}}{\text{cena uprawnienia}}$$

gdzie:

wykorzystane paliwo (y)	=	ilość niemieszanego kwalifikującego się paliwa lotniczego y lub podkategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego y wymienionej w załączniku, podana w rocznym raporcie na temat wielkości emisji i wyrażona w tonach;
różnica w cenie (y)	=	różnica w cenie między kategorią kwalifikującego się paliwa lotniczego y lub podkategorią kwalifikującego się paliwa lotniczego y wymienioną w załączniku a paliwem kopalnym, określona zgodnie z art. 4 ust. 2 i wyrażona w EUR za tonę;
cena uprawnienia	=	średnia cena uprawnień określona zgodnie z art. 4 ust. 5, wyrażona w EUR za uprawnienie;
poziom wsparcia w ramach EU ETS (y)	=	udział różnicy w cenie, która ma zostać pokryta w odniesieniu do kategorii kwalifikującego się paliwa lotniczego y, jak określono w art. 3c ust. 6 akapit trzeci dyrektywy 2003/87/WE.

4. Do dnia 15 czerwca każdego roku właściwe organy przekazują Komisji następujące informacje w odniesieniu do każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze, który złożył wniosek o przydział:

- nazwę i identyfikator w ramach ETS operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze;
- ilość kwalifikującego się paliwa lotniczego w podziale na kategorie objętą wnioskiem, wyrażoną w tonach;
- zapotrzebowanie na przydział uprawnień obliczone zgodnie z ust. 1, 2 i 3.

5. Komisja agreguje całkowite zapotrzebowanie na przydział uprawnień i ocenia, czy zapotrzebowanie w danym roku nie jest wyższe niż liczba uprawnień pozostała z liczby zarezerwowanej w tym celu zgodnie z art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE.

Jeżeli całkowite zapotrzebowanie na przydział uprawnień w danym roku przekracza dostępność uprawnień, Komisja oblicza współczynnik redukcji przydziału. Współczynnik ten stosuje się w sposób jednolity względem wszystkich operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze, których dotyczy przydział na dany rok, w celu określenia ostatecznego przydziału uprawnień w odniesieniu do każdego operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze. Współczynnik redukcji przydziału oblicza się przy użyciu następującego wzoru:

$$\text{Współczynnik redukcji przydziału} = \frac{\text{zarezerwowane uprawnienia pozostałe w roku y}}{\text{całkowite zapotrzebowanie na uprawnienia w roku y}}$$

Komisja informuje właściwe organy o konieczności zastosowania współczynnika redukcji przydziału i wskazuje wartość obliczonego współczynnika redukcji. Na podstawie tych informacji właściwe organy ponownie obliczają ostateczny przydział przypadający na operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze i powiadamiają o tym Komisję.

Ostateczny przydział przypadający na operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze zaokrągla się w dół do najbliższej liczby całkowitej.

6. Do dnia 31 sierpnia każdego roku Komisja przyjmuje decyzję wskazującą przydział uprawnień przypadający na operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze na podstawie otrzymanych powiadomień, informuje o tym odpowiednie właściwe organy i, w stosownych przypadkach, wprowadza zmiany do rejestru Unii ustanowionego na podstawie art. 19 dyrektywy 2003/87/WE oraz do rejestru transakcji, o którym mowa w art. 20 tej dyrektywy.

Artykuł 7

Procedura korekty

1. Jeżeli konieczne są korekty liczby uprawnień zawartej w decyzji wydanej na podstawie art. 6 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, korekty takie przeprowadza się poprzez wykorzystanie uprawnień pochodzących z puli uprawnień zarezerwowanych zgodnie z art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE lub zwrócenie uprawnień do tej puli.
2. W przypadku gdy zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu zachodzi konieczność wykorzystania uprawnień z puli uprawnień zarezerwowanych zgodnie z art. 3c ust. 6 dyrektywy 2003/87/WE i nie pozostały już żadne takie uprawnienia, korekty wymagającej przydzielenia dodatkowych uprawnień nie przeprowadza się.

Artykuł 8

Widoczność

Operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze, którzy otrzymują wsparcie na podstawie niniejszego rozporządzenia, podlegają następującym obowiązkom:

- a) podają informacje o pochodzeniu wsparcia i zapewniają widoczność wsparcia Unii, w szczególności gdy promują wykorzystanie paliw alternatywnych i wyniki tego wykorzystania, poprzez dostarczanie spójnych, efektywnych i ukierunkowanych informacji różnym odbiorcom, w tym pasażerom, mediom i opinii publicznej, a także w oświadczeniach dotyczących zrównoważonego rozwoju i sprawozdaniach rocznych operatora statków powietrznych wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze;
- b) stosują, we wszystkich działaniach w zakresie komunikacji i dzielenia się wiedzą, w tym na biletach pasażerskich i na tablicach ogłoszeń w najważniejszych miejscach widocznych dla ogółu społeczeństwa, oznakowanie z adnotacją „(współ)finansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji”, a także symbol Unii i kwotę wsparcia.

Artykuł 9

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 6 lutego 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

PODKATEGORIE KWALIFIKUJĄCYCH SIĘ PALIW LOTNICZYCH

	Podkategoria kwalifikującego się paliwa lotniczego	Poziom bezpośredniego wsparcia w ramach EU ETS określony w art. 3c ust. 6 akapit trzeci dyrektywy 2003/87/WE ⁽¹⁾	Szczegółowe informacje
1	Paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego	95 %	Paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego typu „drop-in” zdefiniowane w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001 i certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy
2	Współprzetwarzane paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego	95 %	Produkty uboczne w rafinerii konwencjonalnej, które są paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego typu „drop-in” zdefiniowanymi w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001 i które są certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy
3	Zaawansowane biopaliwa lotnicze	70 %	Biopaliwa wyprodukowane z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001 i certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy
4	Zaawansowane paliwa współprzetwarzane	70 %	Produkty uboczne w rafinerii konwencjonalnej wyprodukowane z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001 i certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy
5	Wodór odnawialny dla lotnictwa	70 %	Wodór odnawialny dla lotnictwa zdefiniowany w art. 3 pkt 16 rozporządzenia (UE) 2023/2405
6	Biopaliwa lotnicze	50 %	Biopaliwa wyprodukowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001 i certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy
7	Inne biopaliwa lotnicze	50 %	Biopaliwa wyprodukowane z surowców niewymienionych w załączniku IX do dyrektywy (UE) 2018/2001 i niewyprodukowane z roślin spożywczych i pastewnych, certyfikowane zgodnie z art. 30 tej dyrektywy
8	Wodór niskoemisyjny dla lotnictwa ze źródeł niekopalnych	50 %	Wodór niskoemisyjny dla lotnictwa zdefiniowany w art. 3 pkt 15 rozporządzenia (UE) 2023/2405, który nie pochodzi z paliw kopalnych
9	Syntetyczne niskoemisyjne paliwa lotnicze ze źródeł niekopalnych	50 %	Syntetyczne niskoemisyjne paliwa lotnicze zdefiniowane w art. 3 pkt 13 rozporządzenia (UE) 2023/2405, które nie pochodzą z paliw kopalnych
10	Paliwa współprzetwarzane	50 %	Produkty uboczne w rafinerii konwencjonalnej inne niż zaawansowane paliwa współprzetwarzane, certyfikowane zgodnie z art. 30 dyrektywy (UE) 2018/2001

⁽¹⁾ Poziom wsparcia, z wyjątkiem sytuacji gdy paliwo jest uzupełniane w porcie lotniczym określonym w art. 3c ust. 6 akapit trzeci lit. c) dyrektywy 2003/87/WE, w którym to przypadku poziom wsparcia wynosi 100 %.