



**KOMUNIKAT KOMISJI**

**Wytyczne interpretacyjne dotyczące stosowania zwolnień, o których mowa w art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation)**

(C/2024/5997)

**SPIS TREŚCI**

	<i>Strona</i>
1. Wprowadzenie .....	3
2. Zakres stosowania art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation: obowiązek operatorów statków powietrznych dotyczący tankowania paliwa .....	4
2.1. Które podmioty i loty są objęte obowiązkiem określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation?	4
2.2. Co wiąże się z obowiązkiem prawnym określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation? .....	5
2.3. Kiedy i gdzie operator statku powietrznego musi tankować paliwo? .....	6
2.4. Czy operatorzy statków powietrznych z państw trzecich są objęci obowiązkiem tankowania paliwa określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation? .....	6
2.5. Jaką rolę pełni organ zarządzający unijnym portem lotniczym? .....	7
3. Zwolnienia z obowiązku tankowania paliwa .....	7
4. Art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation: niespełnienie wymogu dotyczącego uzupełniania 90 % paliwa w unijnym porcie lotniczym odlotu ze względów bezpieczeństwa .....	7
4.1. Niedopełnienie obowiązku dotyczącego uzupełniania paliwa. Wpływ na sprawozdawczość roczną przewidzianą w art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation .....	8
4.2. Przykłady zdarzeń wymagających uzupełnienia paliwa lotniczego w celu przestrzegania przepisów bezpieczeństwa paliwowego oraz dokumenty potwierdzające (uzasadnienia) .....	9
4.3. Jak długo operator statku powietrznego powinien przechowywać dokumenty uzasadniające? .....	11
4.4. Kwestie dotyczące wyboru lotniska zapasowego i uznaniowych ilości paliwa .....	11
5. Art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation: tymczasowe zwolnienia z obowiązku tankowania paliwa .....	12
5.1. Pierwszy warunek: wymóg dotyczący odległości .....	12
5.2. Drugi warunek: wymogi określone w art. 5 ust. 3 lit. a) i b) .....	13
5.2.1. Art. 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia ReFuelEU Aviation – poważne i powtarzające się trudności operacyjne oraz nieuzasadnione czasy obsługi między rejsami .....	13
5.2.2. Art. 5 ust. 3 lit. b) – strukturalne trudności w dostawach paliwa wynikające z uwarunkowań geograficznych .....	15
6. Właściwy organ do celów art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation .....	18
6.1. Rola organów do celów art. 5 ust. 2 i 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation .....	18
6.2. Kto jest właściwym organem w zakresie egzekwowania obowiązku tankowania paliwa i w zakresie nakładania kar pieniężnych? .....	18
7. Współpraca między organami .....	20
8. Proces ubiegania się o zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) lub b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation oraz rola Komisji .....	21
8.1. Okres obowiązywania i przedłużenie zwolnienia .....	21
8.2. Kiedy należy złożyć wniosek do właściwego organu? .....	21
8.3. Właściwy organ może zwrócić się o dodatkowe informacje .....	21
8.4. Decyzja właściwego organu (art. 5 ust. 6 rozporządzenia ReFuelEU Aviation) .....	21
8.5. Kiedy zaczyna obowiązywać decyzja krajowa? .....	22

8.6. Rola Komisji .....	22
8.6.1. Publikacja wykazu zwolnień .....	22
8.6.2. Skargi dotyczące przyznanych zwolnień .....	22

## 1. WPROWADZENIE

Celem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego („rozporządzenie” lub „rozporządzenie ReFuelEU Aviation”) <sup>(1)</sup> jest zapewnienie, aby transport lotniczy w Unii Europejskiej (UE) spełniał unijne cele klimatyczne na lata 2030 i 2050 oraz odgrywał kluczową rolę we wdrażaniu Europejskiego prawa o klimacie <sup>(2)</sup>, przy jednoczesnym zachowaniu równych warunków działania na rynku wewnętrznym. W rozporządzeniu ustanowiono zharmonizowane przepisy dotyczące dostaw i upowszechniania zrównoważonych paliw lotniczych („SAF”) w Unii. Dostawcy paliwa lotniczego muszą udostępniać na rynku lotniczym coraz większe udziały minimalne zrównoważonych paliw lotniczych i syntetycznych paliw lotniczych. Organy zarządzające portami lotniczymi mają obowiązek ułatwiania dostępu do SAF. Operatorzy statków powietrznych rozpoczynający loty z unijnych portów lotniczych muszą tankować paliwo lotnicze niezbędne do całego lotu oraz unikać nadmiernych emisji związanych z dodatkową wagą i minimalizować ryzyko ucieczki emisji wskutek praktyk tankeringu <sup>(3)</sup>.

W rozporządzeniu określono obowiązki sprawozdawcze operatorów statków powietrznych i dostawców paliwa i ich obowiązki związane z gromadzeniem danych, które należy przekazywać właściwym organom oraz Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”). Zawarto w nim także przepisy dotyczące wyznaczania właściwych organów w państwach członkowskich, które będą wdrażać i egzekwować rozporządzenie, oraz wymóg nakładania skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar w przypadku nieprzestrzegania przepisów.

Jak wyjaśniono w motywach 5 i 28 rozporządzenia, tankering jest praktyką niezrównoważoną i należy go unikać, ponieważ osłabia on wysiłki Unii na rzecz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Praktyka ta jest sprzeczna z celami dekarbonizacji lotnictwa, gdyż większa masa statku powietrznego powoduje wyższe zużycie paliwa i zwiększa powiązane emisje (zarówno emisje CO<sub>2</sub>, jak i emisje inne niż CO<sub>2</sub>). W związku z tym art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation nakłada na operatorów statków powietrznych obowiązek tankowania paliwa przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego.

Tankering może zagrażać równym warunkom działania. W tym względzie art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation stosuje się do operatorów statków powietrznych z UE i spoza UE na terenie całej UE. Art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation ma ostatecznie na celu uniknięcie rozdrobnienia unijnego rynku transportu lotniczego, zapobieżenie zakłóceniom i stosowanym przez operatorów statków powietrznych nieuczciwym praktykom służącym unikaniu kosztów związanych z tankowaniem oraz wspieranie odchodzenia od paliw kopalnych. Dlatego obowiązek tankowania paliwa określony w art. 5 jest kluczowym elementem rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Na zasadzie wyjątku operator statku powietrznego może w należycie uzasadnionych przypadkach nie osiągnąć progu określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, jeżeli jest to konieczne ze względu na zapewnienie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami bezpieczeństwa paliwowego. Ponadto, w należycie uzasadnionych przypadkach, może on także wystąpić do właściwego organu (lub organów) z wnioskiem o tymczasowe zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa. W art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation określono warunki, które należy spełnić, aby wystąpić o takie zwolnienie.

W art. 5 ust. 11 rozporządzenia ReFuelEU Aviation Komisji powierzono zadanie przyjęcia wytycznych dotyczących stosowania zwolnień, o których mowa w art. 5 rozporządzenia. W wytycznych tych należy określić elementy, które operator statku powietrznego musi dostarczyć w celu uzasadnienia tych zwolnień.

Niniejsze wytyczne interpretacyjne zawierają opracowaną przez Komisję interpretację stosowania zwolnień, o których mowa w art. 5 ust. 2 i 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Mają one wspierać organy państw członkowskich w podejmowaniu decyzji, czy zwolnienie, o które występuje operator, należy przyznać. Powinny również pomóc w zapewnieniu bardziej spójnego stosowania i egzekwowania rozporządzenia. Aby zapewnić spójne stosowanie zwolnień przewidzianych w art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation w całej UE, kwestie interpretacji i stosowania odpowiednich ram prawnych mogą być przedmiotem dyskusji w ramach grupy ekspertów Komisji ds. zrównoważonego lotnictwa (E03118/2) <sup>(4)</sup> przy wsparciu EASA. Do dokonywania obowiązującej wykładni przepisów UE upoważniony jest jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Tankering paliwa to praktyka polegająca na tym, że statek powietrzny przewozi więcej paliwa, niż jest to konieczne do danego lotu, w celu ograniczenia lub uniknięcia tankowania w docelowym porcie lotniczym.

<sup>(4)</sup> Podgrupa ds. zrównoważonego lotnictwa (E03118/2): <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=pl&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877>.

## 2. ZAKRES STOSOWANIA ART. 5 ROZPORZĄDZENIA REFUELEU AVIATION: OBOWIĄZEK OPERATORÓW STATKÓW POWIETRZNYCH DOTYCZĄCY TANKOWANIA PALIWA

Zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operatorzy statków powietrznych muszą tankować „co najmniej 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie” w każdym unijnym porcie lotniczym, z którego rozpoczynają loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego.

Celem tego przepisu jest zapewnianie, aby ilość paliwa lotniczego uzupełnionego przed odlotem z danego unijnego portu lotniczego była proporcjonalna do ilości paliwa lotniczego niezbędnej do obsługi lotów rozpoczynających się w tym unijnym porcie lotniczym w ciągu roku.

Aby osiągnąć cel określony w art. 5 w odniesieniu do obowiązku tankowania paliwa w unijnym porcie lotniczym odlotu, odpowiednie strony z sektora lotniczego – a mianowicie organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi, operatorzy statków powietrznych, producenci paliwa, dostawcy paliwa lotniczego i podmioty zajmujące się obsługą paliwa – powinny współpracować na rzecz zapewnienia płynnej transformacji i minimalizacji trudności operacyjnych.

### 2.1. Które podmioty i loty są objęte obowiązkiem określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation?

Wszyscy operatorzy statków powietrznych podlegający rozporządzenia ReFuelEU Aviation mają prawny obowiązek przestrzegania wymogu tankowania paliwa przewidzianego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation w przypadku rozpoczynania lotów z unijnego portu lotniczego. Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operator statku powietrznego oznacza „osobę, która w poprzednim okresie sprawozdawczym wykonała<sup>(7)</sup> w ramach komercyjnego transportu lotniczego co najmniej 500 lotów pasażerskich lub 52 loty wyłącznie cargo rozpoczynające się w unijnych portach lotniczych lub – jeżeli takiej osoby nie można wskazać – właściciela danego statku powietrznego”.

Operator statku powietrznego jest oznaczony znakiem wywoławczym na potrzeby kontroli ruchu lotniczego, określonym w operacyjnym planie lotu (znakowanie statku powietrznego). Znak wywoławczy jest następujący:

- a) w przypadku gdy w operacyjnym planie lotu zawarto kod ICAO agencji eksploatującej statki powietrzne, jedynym operatorem statku powietrznego jest agencja eksploatująca statki powietrzne, której przypisano kod ICAO<sup>(8)</sup>;
- b) w przypadku gdy w operacyjnym planie lotu zawarto przynależność państwową lub znak wspólny oraz znak rejestracyjny statku powietrznego, który jest wyraźnie wymieniony w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) lub równoważnym dokumencie, lub w dokumencie wydanym przez państwo i określającym operatora statku powietrznego, jedynym operatorem statku powietrznego jest osoba prawna lub fizyczna posiadająca AOC (lub równoważny dokument) lub wskazana w tym dokumencie;
- c) jeżeli nie można zidentyfikować operatora statku powietrznego, operatorem statku powietrznego jest właściciel statku powietrznego.

Art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation ma zastosowanie do statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym i wykonujących loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego, zgodnie z art. 2 ust. 1 akapit drugi. Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 4 „lot w ramach komercyjnego transportu lotniczego” oznacza „lot wykonywany na potrzeby transportu pasażerów, cargo lub poczty za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, w tym lot w ramach lotnictwa korporacyjnego w celach komercyjnych”.

Zgodnie z umowami leasingu z załogą statek powietrzny jest eksploatowany przez leasingodawcę (właściciela statku powietrznego), który zasadniczo pozostaje odpowiedzialny za stan i utrzymanie statku powietrznego, na rzecz leasingobiorcy (podmiot biorący statek powietrzny w leasing), który zachowuje skuteczną kontrolę nad lotem. Zakłada się zatem, że operatorem statku powietrznego dla tego lotu jest leasingobiorca i że plan lotu będzie zawierał kod ICAO leasingobiorcy.

Zgodnie z umową leasingu bez załogi statek powietrzny jest eksploatowany przez leasingobiorcę na podstawie jego AOC i kontrola nad statkiem powietrznym skutecznie przechodzi na leasingobiorcę. W związku z tym zakłada się, że operatorem statku powietrznego jest leasingobiorca i że w planie lotu powinien znajdować się kod ICAO leasingobiorcy.

<sup>(7)</sup> Pojęcie wykonywania lotu należy rozumieć w sensie ekonomicznym. To oznacza, że »osoba« wskazana w definicji operatora statku powietrznego nie odnosi się na przykład do pilota obsługującego statek powietrzny w imieniu osoby prawnej.

<sup>(8)</sup> Kody ICAO znajdują się w dokumencie Doc 8585 – Kody agencji eksploatujących statki powietrzne, władz lotniczych i służb lotniczych.

Rozporządzenie nie ma zastosowania do wojskowych statków powietrznych i do lotów wykorzystywanych wyłącznie do operacji w celach humanitarnych, repatriacyjnych i do operacji dobrowolnych lub przymusowych powrotów (<sup>(7)</sup>), w tym do celów readmisji, do celów lotów poszukiwawczych, ratowniczych, do pomocy w przypadku klęsk żywiołowych czy do celów medycznych, ani też do operacji organów celnych, policji i straży pożarnej. Wyłączone są również loty państwowe na potrzeby przewozu szefów państw, szefów rządów i ministrów rządów państw trzecich. Wyłączone są także loty szkoleniowe (jeżeli są to loty czysto niekomercyjne) oraz loty okrężne (rozpoczynające się i kończące w tym samym porcie lotniczym bez międzylądowania). Powodem wyłączenia tych lotów jest to, że są one wykonywane w wyjątkowych okolicznościach, których nie zawsze da się zaplanować w taki sam sposób jak standardowe loty w ramach komercyjnego transportu lotniczego, i dlatego nie zawsze umożliwiają wypełnienie obowiązków wynikających z tego przepisu (zob. motyw 17 rozporządzenia ReFuelEU Aviation). W praktyce wyłączone loty mogą być oznaczone kodem zwolnienia Centralnego Biura Opląt Trasowych (CRCO) Eurocontrol lub polem oznaczenia lotu w operacyjnym planie lotu.

Loty na potrzeby obsługi technicznej, a także przebazowania załogi lub samolotu są objęte zakresem stosowania art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, o ile uznaje się je za działania związane z działalnością komercyjną operatora statku powietrznego. Na przykład wyłączone są loty na potrzeby przebazowania załogi lub samolotu związane z działaniami poszukiwawczymi i ratowniczymi. Loty wykonywane w ramach zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych („loty w ramach zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych”) są objęte zakresem stosowania rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Aby zapewnić równe warunki działania, rozporządzenie ReFuelEU Aviation obejmuje jak największą część komercyjnego ruchu lotniczego na unijnym rynku lotniczym. W związku z tym wszyscy operatorzy statków powietrznych, którzy w ramach komercyjnego transportu lotniczego wykonali co najmniej 500 lotów pasażerskich lub 52 loty wyłącznie cargo, podlegają obowiązkowi określonemu w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Rozporządzenie ReFuelEU Aviation umożliwia jednak operatorom statków powietrznych osiągnięcie wyższego poziomu ambicji i pozwala im wybrać i przyjąć obowiązki określone w art. 2 ust. 3 rozporządzenia, w którym określono podstawę prawną i procedurę w tym celu.

Komisja, z pomocą Eurocontrol i we współpracy z państwami członkowskimi, przygotowuje i publikuje na swojej stronie internetowej corocznie aktualizowany wykaz operatorów statków powietrznych objętych zakresem stosowania rozporządzenia ReFuelEU Aviation, z odpowiednim przypisaniem ich do odpowiedzialnego państwa członkowskiego (<sup>(8)</sup>).

## 2.2. Co wiąże się z obowiązkiem prawnym określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation?

Przewidziany w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation próg tankowania 90 % paliwa odnosi się do „ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie”. W art. 3 pkt 24 rozporządzenia ReFuelEU Aviation zdefiniowano ją jako ilość paliwa lotniczego określoną jako „paliwo na przelot” i „paliwo na kołowanie” w załączniku IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 (<sup>(9)</sup>). Operator statku powietrznego musi tankować w danym unijnym porcie lotniczym co najmniej 90 % ilości paliwa potrzebnego rocznie (tj. na przelot oraz kołowanie przed startem) w celu wykonania wszystkich lotów rozpoczynających się w tym unijnym porcie lotniczym objętych rozporządzeniem ReFuelEU Aviation w okresie sprawozdawczym (tj. w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia roku poprzedzającego rok sprawozdawczy).

Obowiązki sprawozdawcze ustanowione w art. 8 i załączniku II do rozporządzenia ReFuelEU Aviation dotyczą rocznej sumy ilości paliwa planowanego dla wszystkich lotów rozpoczynających się w danym unijnym porcie lotniczym oraz rocznej sumy ilości uzupełnionego paliwa na te loty. W zależności od procesów stosowanych przez operatora statku powietrznego paliwo uzupełnione można wykazać przy użyciu różnych źródeł (np. (i) faktur za paliwo od dostawcy paliwa, (ii) różnicy między ilością paliwa w momencie przylotu do danego unijnego portu lotniczego (zajęcie bloku) a ilością paliwa w momencie odlotu z tego unijnego portu lotniczego (opuszczenie bloku) oraz (iii) informacji uzyskanych ze źródeł takich jak dziennik podróży statku powietrznego, dziennik techniczny i operacyjny plan lotu).

Obowiązek tankowania paliwa w unijnym porcie lotniczym odlotu odnosi się do „paliwa lotniczego”. Zgodnie z definicją w art. 3 ust. 6 rozporządzenia ReFuelEU Aviation paliwo lotnicze to paliwo typu „drop-in” wytworzone do bezpośredniego wykorzystania przez statki powietrzne. Innymi słowy obowiązek tankowania paliwa odnosi się do wszystkich dostępnych paliw dla lotnictwa, w tym konwencjonalnych paliw lotniczych.

(<sup>7</sup>) W rozumieniu prawodawstwa UE w zakresie polityki migracyjnej i azyłowej.

(<sup>8</sup>) Zob. wykaz operatorów statków powietrznych objętych zakresem stosowania rozporządzenia ReFuelEU Aviation na stronie internetowej DG MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation\\_pl](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation_pl)).

(<sup>9</sup>) Więcej informacji można znaleźć w pkt CAT.OP.MPA.181 Program paliwowy/energetyczny – polityka planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu – samoloty.

Operator statku powietrznego, który nie uzasadni należycie niespełnienia wymogu tankowania co najmniej 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie na podstawie art. 5 ust. 2 i 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, podlega karze pieniężnej. Karę pieniężną nakładają organy państw członkowskich zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Operatora statku powietrznego można jednak zwolnić z kary pieniężnej, jeżeli udowodni, że nie wypełnił obowiązków określonych w art. 5 w wyniku wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności, które były poza jego kontrolą i których skutków nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych działań.

### 2.3. Kiedy i gdzie operator statku powietrznego musi tankować paliwo?

Operator statku powietrznego objęty zakresem rozporządzenia ReFuelEU Aviation będzie musiał uzupełnić paliwo w przypadku odlotu z unijnego portu lotniczego (tj. unijnego portu lotniczego odlotu).

Zgodnie z definicją w art. 3 pkt 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation „unijny port lotniczy” to port lotniczy zdefiniowany w art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE w sprawie opłat lotniskowych. Zgodnie z definicją zawartą w tej dyrektywie port lotniczy oznacza „dowolny obszar lądowy specjalnie przeznaczony do wykonywania lądowań, startów i manewrów statków powietrznych, wraz z urządzeniami pomocniczymi wykorzystywanymi do tych celów w związku z wymogami dotyczącymi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzeniami ułatwiającymi świadczenie handlowych usług przewozu lotniczego” <sup>(10)</sup>.

Unijne porty lotnicze objęte zakresem rozporządzenia ReFuelEU Aviation to porty lotnicze, w których w poprzednim okresie sprawozdawczym ruch pasażerski przekroczył 800 000 pasażerów lub w których ruch towarowy przekroczył 100 000 ton. Próg ten został ustanowiony, aby uniknąć nakładania nadmiernego obciążenia na operacje transportu lotniczego w małych portach lotniczych.

Porty lotnicze znajdujące się w regionach najbardziej oddalonych wymienionych w art. 349 TFUE – tj. Gwadelupie, Gujanie Francuskiej, Martynice, Majotcie, Reunionie, Saint-Martin, Azorach, Maderze i Wyspach Kanaryjskich – nie są objęte zakresem stosowania art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Państwa członkowskie mogą być bardziej ambitne i zdecydować, że port lotniczy znajdujący się na ich terytorium, który nie osiąga wymaganego progu lub znajduje się w regionie najbardziej oddalonym, będzie mimo to objęty rozporządzeniem ReFuelEU Aviation. Organ zarządzający portem lotniczym również może zgłosić – składając wniosek do odpowiednich właściwych organów – zarządzany przez siebie port lotniczy, aby był traktowany jako unijny port lotniczy objęty rozporządzeniem ReFuelEU Aviation. We wniosku organ zarządzający portem lotniczym musi wykazać, że zgłaszany port lotniczy spełnia wymogi określone w art. 6 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Podstawa prawna i odnośna procedura są przewidziane w art. 2 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, przedstawia wykaz unijnych portów lotniczych objętych zakresem stosowania rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Wykaz ten jest aktualizowany co roku <sup>(11)</sup>.

### 2.4. Czy operatorzy statków powietrznych z państw trzecich są objęci obowiązkiem tankowania paliwa określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation?

Jak wyjaśniono w sekcji 2.3, obowiązek tankowania co najmniej 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie ma zastosowanie w unijnym porcie lotniczym odlotu. Operator statku powietrznego z państwa trzeciego podlega zatem obowiązkowi określonemu w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation w przypadku odlotu z unijnego portu lotniczego, jeżeli w poprzednim okresie sprawozdawczym wykonał w ramach komercyjnego transportu lotniczego 500 lotów pasażerskich lub 52 loty wyłącznie cargo rozpoczynające się w unijnych portach lotniczych. W praktyce oznacza to, że operator statku powietrznego z państwa trzeciego musi tankować w unijnych portach lotniczych, z których odlataje, 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie na odloty z unijnych portów lotniczych.

Operator statku powietrznego z państwa trzeciego, który nie wypełnia obowiązków określonych w art. 5, podlega karze pieniężnej nakładanej przez właściwy organ państwa członkowskiego (zob. art. 12 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation), chyba że to niewypełnianie obowiązków jest należycie uzasadnione na podstawie art. 5 ust. 2 lub 3 rozporządzenia lub jest spowodowane wyjątkowymi i nieprzewidywalnymi okolicznościami na podstawie art. 12 ust. 2 zdanie trzecie rozporządzenia.

<sup>(10)</sup> Art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (dyrektywa w sprawie opłat lotniskowych) (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

<sup>(11)</sup> Zob. wykaz unijnych portów lotniczych objętych zakresem stosowania rozporządzenia ReFuelEU Aviation na stronie internetowej DG MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation\\_pl](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation_pl)).

## 2.5. Jaką rolę pełni organ zarządzający unijnym portem lotniczym?

Organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi objęte zakresem stosowania rozporządzenia odgrywają kluczową rolę w ułatwianiu operatorom statków powietrznych wywiązywania się z obowiązku tankowania paliwa. W tym względzie organ zarządzający unijnym portem lotniczym powinien zaplanować zasoby ludzkie i infrastrukturalne (np. wystarczający i wykwalifikowany personel, pojemność zbiorników i dostawy paliwa, cysterny lotniskowe, rurociągi paliwowe itp.) niezbędne do ułatwienia operatorom statków powietrznych wypełniania obowiązku określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Należy jednak zauważyć, że niektóre porty lotnicze (np. znajdujące się na wyspach) mogą ze względu na uwarunkowania geograficzne nie dysponować wymaganą infrastrukturą lub nie móc zapewnić dostaw paliwa lotniczego i dlatego mogą nie być w stanie ułatwić regularnego uzupełniania paliwa lotniczego w porcie lotniczym w takim samym stopniu jak inne porty lotnicze z większymi zasobami. W związku z tym operatorzy statków powietrznych mogą zwrócić się o tymczasowe zwolnienia z obowiązku tankowania paliwa dla określonych tras, które prowadzą do portów lotniczych znajdujących się na wyspach bez połączeń kolejowych lub drogowych z unijnym portem lotniczym, w szczególnych okolicznościach określonych w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

## 3. ZWOLNIENIA Z OBOWIĄZKU TANKOWANIA PALIWA

Zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operator statku powietrznego może nie osiągnąć progu określonego do celów obowiązku tankowania paliwa, jeżeli jest to należycie uzasadnione ze względu na zapewnienie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego, czyli przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(12)</sup>. W związku z tym decyzja dowódców dotycząca końcowego uzupełnienia paliwa przed odlotem z unijnego portu lotniczego musi być respektowana bez ingerencji ze strony operatora statku powietrznego<sup>(13)</sup> (zob. szczegółowe informacje w sekcji 4). Zwolnienia uzasadnione na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation są zgłaszane *ex post* w sprawozdaniu rocznym składanym przez operatora statku powietrznego zgodnie z art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Inne zwolnienia z obowiązku tankowania paliwa określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation ograniczają się do dwóch sytuacji określonych w art. 5 ust. 3 lit. a) i b) rozporządzenia i wymagają uprzedniego uzasadnionego i szczegółowego wniosku skierowanego do właściwego organu. O te zwolnienia występuje się *ex ante*, zob. szczegółowe informacje w sekcjach 5 i 8. Pierwsza możliwość zwolnienia z obowiązku określonego w art. 5 ust. 1 ogranicza się do konkretnych tras rozpoczynających się w unijnych portach lotniczych oraz do szczególnych sytuacji, tj. poważnych i powtarzających się trudności operacyjnych związanych z tankowaniem statków powietrznych w danym unijnym porcie lotniczym, uniemożliwiających operatorom statków powietrznych wykonywanie obsługi tych statków powietrznych między rejsami w rozsądnym czasie. Druga możliwość dotyczy strukturalnych trudności w dostawach paliwa wynikających z uwarunkowań geograficznych danego unijnego portu lotniczego, skutkujących znacznie wyższymi cenami paliw lotniczych oraz stawiających danego operatora statków powietrznych w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej względem warunków rynkowych panujących w innych unijnych portach lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych.

## 4. ART. 5 UST. 2 ROZPORZĄDZENIA REFUELEU AVIATION: NISPEŁNIENIE WYMOGU DOTYCZĄCEGO UZUPEŁNIANIA 90 % PALIWA W UNIJNYM PORCIE LOTNICZYM ODLOTU ZE WZGLĘDÓW BEZPIECZEŃSTWA

Art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation stanowi, że operator statku powietrznego może nie osiągnąć progu 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie (tj. paliwa na przelot i kołowanie przed startem) w unijnym porcie lotniczym odlotu, jeżeli jest to konieczne ze względu na przestrzeganie mających zastosowanie przepisów bezpieczeństwa paliwowego. Przepis ten uwzględnia konieczność zapewnienia zgodności na przykład z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(14)</sup>, w szczególności z przepisami bezpieczeństwa zawartymi w załączniku IV: pkt CAT.OP.MPA.180, 181, 182 i 260 oraz, w stosownych przypadkach, w pkt CAT.OP.MPA.185 dotyczącym zarządzania paliwem w locie i planowania zapotrzebowania na paliwo. Szczegółowe informacje na temat tych przepisów przedstawiono w opracowanych przez EASA akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań (AMC) i materiałach zawierających wytyczne (GM) odnoszących się do załącznika IV Operacje zarobkowego transportu lotniczego, część CAT, do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych<sup>(15)</sup>.

<sup>(12)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

<sup>(13)</sup> CAT.OP.MPA.181 lit c) ppkt 8 „uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie dowódcy”, podczęść B załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

<sup>(14)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

<sup>(15)</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations>.

Więcej szczegółowych informacji dotyczących możliwych uzasadnień nieosiągnięcia progu tankowania ze względów bezpieczeństwa (jak również koniecznych dowodów potwierdzających) można znaleźć w sekcjach 4.1–4.4.

#### 4.1. Niedopełnienie obowiązku dotyczącego uzupełniania paliwa. Wpływ na sprawozdawczość roczną przewidzianą w art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation <sup>(16)</sup>

Przypadki, w których operator statku powietrznego nie wypełnia obowiązku dotyczącego uzupełniania 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie (na przelot i kołowanie przed startem) w unijnym porcie lotniczym odlotu, muszą być należycie uzasadnione przed właściwymi organami lub organami odpowiedzialnymi za dany unijny port lotniczy, w którym operator statku powietrznego nie osiąga progu 90 %, oraz przed EASA.

W szczególności operator statku powietrznego musi uzasadnić, dlaczego ilość paliwa lotniczego nie osiąga progu 90 %, ale nie musi uzasadniać ilości paliwa lotniczego mieszczącej się w buforze wynoszącym 10 %, jak przewiduje art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Innymi słowy operator statku powietrznego musi zgłaszać zagregowane odnośne ilości paliwa tankowanego (uzupełnionego w poprzednich lotach) ze względu na przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa paliwowego, które uniemożliwiają mu spełnienie wymogu dotyczącego uzupełnienia 90 % paliwa w danym unijnym porcie lotniczym. W ramach sprawozdawczości na podstawie art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operator statku powietrznego musi wskazać, których tras to dotyczy.

Informacje te (w tym uzasadnienie) muszą być zawarte w sprawozdaniu, które operator statku powietrznego musi przekazać właściwym organom i EASA na podstawie art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation (tj. sprawozdaniu rocznym) i które muszą uprzednio zweryfikować niezależni audytorzy zgodnie z wymogami art. 8 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation <sup>(17)</sup>.

W uzasadnieniu na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operator statku powietrznego musi uwzględnić następujące elementy:

- uzasadnienie, dlaczego ze względu na przestrzeganie mających zastosowanie przepisów bezpieczeństwa paliwowego nie osiągnął rocznego progu określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation;
- wskazanie tras, których to dotyczyło (tj. sekwencja lotów kończących się i rozpoczynających w unijnym porcie lotniczym), oraz ilości paliwa związane z tankowaniem paliwa ze względów bezpieczeństwa.

Właściwy organ może zaakceptować uzasadnienie, jeżeli spełnione są mające zastosowanie wymogi i przedstawiono należyte uzasadnienie. Przy ocenie, czy uzasadnienie jest zgodne z mającymi zastosowanie przepisami bezpieczeństwa paliwowego, właściwy organ może konsultować się z EASA.

**Przykład 1:** Operator statku powietrznego **Y** wykonuje loty z portu lotniczego **A** do unijnego portu lotniczego **B**. Operator statku powietrznego **Y** jest przypisany do wyznaczonej dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego (**A-DGCA**). Na koniec roku sprawozdawczego **Y** musi przekazać EASA i **A-DGCA** informacje o rocznych ilościach uzupełnionego paliwa, ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie oraz rocznych ilościach nieuzupełnionego paliwa <sup>(18)</sup>. Na koniec roku sprawozdawczego **Y** będzie również musiał powiadomić organ lub organy unijnych portów lotniczych o ilościach niezatankowanego paliwa, jeżeli nie osiągnie progu dotyczącego uzupełniania paliwa ze względów bezpieczeństwa.

W tym przykładzie operator statku powietrznego **Y** nie osiąga progu ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie w unijnym porcie lotniczym **B**, ponieważ na niektóre loty na trasie **A–B** miały wpływ przewidziane warunki pogodowe, w związku z którymi ze względów bezpieczeństwa konieczne było uzupełnienie większej ilości paliwa w porcie lotniczym **A** (nadwyżka paliwa jest zawsze uzupełniana w poprzednim porcie lotniczym). Jednak wbrew prognozom pogoda ogólnie się poprawiła podczas lotów i statek powietrzny kilkakrotnie lądował w unijnym porcie lotniczym **B** z większą ilością paliwa, niż oczekiwano, i dlatego nie był w stanie uzupełnić paliwa w unijnym porcie lotniczym **B** na kolejny lot, ponieważ miał wystarczającą ilość paliwa w zbiorniku. Wprawdzie **Y** nie spełnił wymogu określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation w odniesieniu do unijnego portu lotniczego **B**, jednak było to uzasadnione ze względów bezpieczeństwa paliwowego.

<sup>(16)</sup> Więcej szczegółowych informacji na temat sposobu składania sprawozdań można znaleźć w podręczniku dla operatorów statków powietrznych i audytorów (tj. organów weryfikacyjnych) (art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation i załącznik II do rozporządzenia ReFuelEU Aviation).

<sup>(17)</sup> Zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation „[s]prawozdanie jest zweryfikowane przez niezależnych audytorów zgodnie z wymogami określonymi w art. 14 i 15 dyrektywy 2003/87/WE oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy”. Innymi słowy proces weryfikacji i akredytowani audytorzy do celów rozporządzenia ReFuelEU Aviation podlegają przepisom dotyczącym EU ETS, w szczególności przepisom dotyczącym sektora lotnictwa.

<sup>(18)</sup> Zob. definicje w art. 3, informacje dotyczące obowiązków sprawozdawczych operatorów statków powietrznych w art. 8 i wzór sprawozdania na podstawie rozporządzenia ReFuelEU Aviation w załączniku II.



**Przykład 2:** Operator statku powietrznego **Y** wykonuje loty z portu lotniczego **C** do portu lotniczego **D** i z powrotem do **C** (trasa **C–D–C**) i oba są unijnymi portami lotniczymi. Podobnie jak w przykładzie 1 operator statku powietrznego **Y** jest przypisany do właściwego organu **A-DGCA**. Na koniec roku sprawozdawczego **Y** musi przekazać EASA i właściwym organom informacje o rocznych ilościach uzupełnionego paliwa, ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie oraz rocznych ilościach nieuzupełnionego paliwa<sup>(19)</sup>. Na koniec roku sprawozdawczego **Y** będzie również musiał powiadomić organ lub organy unijnych portów lotniczych o ilościach niezatankowanego paliwa, w przypadku gdy nie osiągnie progu dotyczącego uzupełniania paliwa ze względów bezpieczeństwa paliwowego.

W tym przykładzie operator statku powietrznego **Y** nie osiąga progu ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie w porcie lotniczym **D**, ponieważ zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.181 lit. c) pkt 4 ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 loty na trasie **C–D** wymagają zapasowego lotniska docelowego **E**, które jest znacznie oddalone od portu lotniczego **D**. W drodze powrotnej do **C** (trasa **D–C**) zapasowe lotnisko docelowe **F** znajduje się bardzo blisko portu lotniczego **C**. W związku z tym statek powietrzny będzie zawsze lądował w **D** z większą ilością paliwa, niż jest to konieczne, aby wrócić do **C**, i nie będzie uzupełniał paliwa w porcie lotniczym **D** na potrzeby kolejnego lotu do **C**, ponieważ **Y** ma wystarczającą ilość paliwa w zbiorniku. Dlatego operator statku powietrznego **Y** nie spełnił wymogu określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation w odniesieniu do portu lotniczego **D** ze względów związanych z bezpieczeństwem paliwowym.

W przypadku lotnisk izolowanych to samo może mieć miejsce w przypadku, gdy zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.181 lit. c) pkt 4 ppkt (ii) oraz AMC7<sup>(20)</sup> CAT.OP.MPA.182 konieczna jest dodatkowa ilość paliwa na około 2 godziny na prowadzenie operacji na takich lotniskach izolowanych. Może to znacznie ograniczyć potrzebę tankowania paliwa w celu powrotu.

W skrócie, aby spełnić wymogi określone w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation (tj. obowiązek „należytego uzasadnienia”), operator statku powietrznego musi przedstawić właściwym organom i EASA związane z bezpieczeństwem powody takiego tankowania paliwa przy lotach kończących się w unijnym porcie lotniczym, które sprawiają, że operator statku powietrznego nie spełnia wymogu dotyczącego rocznej ilości uzupełnionego paliwa. Ilości paliwa, które należy uzasadnić, ograniczają się do różnicy między 90 % ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie a rzeczywistą ilością paliwa lotniczego uzupełnionego rocznie w każdym unijnym porcie lotniczym, w którym operator statku powietrznego nie spełnia wymogu dotyczącego uzupełnienia.

Operator statku powietrznego powinien wyraźnie wskazać związek między ilością uzupełnionego paliwa a względami bezpieczeństwa. Uzasadnienie (wraz z dokumentami potwierdzającymi) powinno odpowiadać ilościom uzupełnionego paliwa i podanym powodom. Niemożność wykazania powiązania między ilościami uzupełnionego paliwa a uzasadnieniami może skutkować naruszeniem art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

#### 4.2. Przykłady zdarzeń wymagających uzupełnienia paliwa lotniczego w celu przestrzegania przepisów bezpieczeństwa paliwowego oraz dokumenty potwierdzające (uzasadnienia)

Poniższy wykaz przykładów zdarzeń wymagających uzupełnienia paliwa lotniczego ze względów bezpieczeństwa nie jest zamknięty – obejmuje najczęstsze zdarzenia<sup>(21)</sup>, które uzasadniają konieczność uzupełnienia większej ilości paliwa w porcie lotniczym odlotu ze względów bezpieczeństwa paliwowego i w konsekwencji stwarzają ryzyko nieosiągnięcia progu tankowania paliwa w unijnym porcie lotniczym przylotu. Oprócz przykładów przedstawiono dokumenty, które operator statku powietrznego musi przedstawić właściwym organom w celu uzasadnienia nieosiągnięcia progu określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

W każdym razie właściwe organy we współpracy z EASA muszą zapewnić właściwą równowagę między bezpieczeństwem a obowiązkami w zakresie tankowania i sprawozdawczości wynikającymi z rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Zapewnienie bezpieczeństwa ma zasadnicze znaczenie i dlatego organy muszą zawsze dokonywać należytego osądu dotyczącego poziomu dowodów niezbędnych do uzasadnienia względów bezpieczeństwa. Ocena zapotrzebowania na dodatkową ilość paliwa często opiera się na wiedzy fachowej personelu centrum kontroli operatora lub na doświadczeniu pilotów.

<sup>(19)</sup> Zob. definicje w art. 3, informacje dotyczące obowiązków sprawozdawczych operatorów statków powietrznych w art. 8 i wzór sprawozdania na podstawie rozporządzenia ReFuelEU Aviation w załączniku II.

<sup>(20)</sup> „Akceptowalny sposób spełnienia wymagań 7”.

<sup>(21)</sup> Zgodnie z informacjami przekazanymi przez EASA i operatorów statków powietrznych w odpowiedziach na kwestionariusz Komisji na potrzeby przygotowania niniejszego dokumentu.

- Przypadki niedoboru paliwa lotniczego (w tym minimalne ilości zakupu nałożone przez dostawcę paliwa w unijnych portach lotniczych o warunkach geograficznych takich jak wyspy) lub zanieczyszczenia paliwa lotniczego w porcie lotniczym przylocie, uzasadnione odpowiednią depeszą dla żeglugi powietrznej lub misji lotniczych (NOTAM), komunikatem dostawcy paliwa (jeżeli jest dostępny) lub wszelkimi innymi sprawozdaniami w ramach systemu zarządzania, o którym mowa w pkt ORO.GEN.200 „System zarządzania”<sup>(22)</sup> załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 (sprawozdaniami pilotów, sprawozdaniami innych operatorów, sprawozdaniami organów lub informacjami przekazanymi przez stowarzyszenia linii lotniczych).
- Niekorzystne warunki pogodowe (lub prognozy niekorzystnych warunków pogodowych), często (zwłaszcza podczas operacji zimowych) uzasadniają zapotrzebowanie na dodatkową ilość paliwa (zob. pkt CAT.OP.MPA.181 lit. b), pkt CAT.OP.MPA.245 lit. a) ppkt 1, a także pkt CAT.OP.MPA.245 lit. b) i c), pkt CAT.OP.MPA.255 lit. b) oraz pkt CAT.OP.MPA.265 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(23)</sup>). Dotyczy to również innych warunków pogodowych (np. upałów), które mogą wymagać dodatkowej ilości paliwa na potrzeby użycia APU<sup>(24)</sup> ze względu na wyjątkowo zimne lub upalne warunki pogodowe, ograniczoną widzialność itp. Uzasadnienie musi opierać się na rzeczywistych raportach pogodowych (np. depeszach METAR<sup>(25)</sup> i ATIS<sup>(26)</sup>), prognozach meteorologicznych (np. raportach TAF<sup>(27)</sup>), obejmujących niewielkie prawdopodobieństwo wystąpienia niekorzystnych warunków pogodowych, np. PROB30 %<sup>(28)</sup>), informacjach SIGMET<sup>(29)</sup>, mapach trasowych, wszelkich innych wystarczająco szczegółowych sprawozdaniach lub ich zestawieniach. Można również przedstawić udoskonalone systemy informacji meteorologicznych, takie jak EWINS<sup>(30)</sup> lub podobne narzędzia. Narzędzia te mogą określać wiarygodność prognoz pogody i skłaniać operatorów do zwiększenia poboru paliwa, gdy dane historyczne wskazują, że niekorzystne warunki pogodowe (np. mgła) są prawdopodobne w danym porcie lotniczym przylocie, nawet jeżeli w oficjalnej prognozie nie przewiduje się takich niekorzystnych warunków pogodowych.
- Akcje społeczne (w tym protesty lub strajki w porcie lotniczym przylocie) uzasadnione na przykład komunikatem portu lotniczego lub depeszą NOTAM (zob. pkt CAT.OP.MPA.175 lit. b) ppkt 4 i 5 i EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175 lit. b) i ppkt CAT.OP.MPA.181 lit. b) i c) ppkt 7 załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012). W zależności od okoliczności potrzebę zwiększenia poboru paliwa może również uzasadniać zagrożenie protestami lub strajkami.
- Opóźnienia kontroli ruchu lotniczego (ATC) w porcie lotniczym przylocie, uzasadnione depeszą NOTAM lub komunikatem służby kontroli ruchu lotniczego (ATM) (o ile jest dostępny) przed startem (pkt CAT.OP.MPA.181 lit. b) ppkt 6 i lit. c) ppkt 7 załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012). Inne sprawozdania lub dane, np. dane historyczne od operatora statku powietrznego (w tym sprawozdania pilota) mogą również wskazywać na potencjalne opóźnienia w porcie lotniczym przylocie.
- Prawdopodobieństwo zmiany trasy przez ATC, uzasadnione depeszą NOTAM, komunikatem ATM lub innymi odpowiednimi sprawozdaniami lub danymi (pkt CAT.OP.MPA.181 lit. b) ppkt 5 i 6 oraz lit. c) ppkt 7 załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012). Uwzględnia się tu dane historyczne od operatora lub innych operatorów oraz sprawozdania pilotów wskazujące potencjalne zmiany trasy.
- Obawy dotyczące bezpieczeństwa, np. związane z konfliktami zbrojnymi, uzasadnione komunikatem portu lotniczego, komunikatem dostawcy paliwa lub depeszą NOTAM.

<sup>(22)</sup> Zob. załącznik III dotyczący wymagań organizacyjnych dla operacji lotniczych do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

<sup>(23)</sup> Zob. załącznik IV dotyczący operacji zarobkowego transportu lotniczego do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

<sup>(24)</sup> Pomocnicze źródło zasilania.

<sup>(25)</sup> Lotniskowy raport meteorologiczny.

<sup>(26)</sup> Służba automatycznej informacji lotniskowej.

<sup>(27)</sup> Prognoza dla obszaru lotniska.

<sup>(28)</sup> Prawdopodobieństwo 30 %.

<sup>(29)</sup> Istotne informacje meteorologiczne.

<sup>(30)</sup> Udoskonalone systemy informacji meteorologicznych.

- Klęski żywiołowe (np. trzęsienia ziemi, wybuchy wulkanów i powodzie), uzasadnione komunikatem portu lotniczego lub depeszą NOTAM bądź innymi odpowiednimi sprawozdaniami (pkt CAT.OP.MPA.181 lit. b) i lit. c) ppkt 7 załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012).

Oprócz wyżej wymienionych dokumentów operator statku powietrznego musi przekazać operacyjny plan lotu podpisany przez dowódcę, z uwzględnieniem podpisu cyfrowego lub cyfrowego zatwierdzenia planu lotu. Dokument ten musi zawierać informację o uzupełnionym paliwie blokowym (przy poprzednim locie) i jego poszczególnych składowych.

Inne dokumenty, które operator statku powietrznego może być zobowiązany przedstawić, w stosownych przypadkach, właściwemu organowi w celu uzasadnienia nieosiągnięcia progu określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation ze względu na przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa paliwowego, obejmują:

- informacje dotyczące dziennika podróży;
- METAR, TAF, SIGMET, trasowe mapy pogodowe lub komunikaty ANSP<sup>(31)</sup> dotyczące ograniczeń pogodowych;
- depesze NOTAM;
- komunikaty ATM i ATC (o ile są dostępne);
- zbiór informacji lotniczych (AIP);
- komunikaty dostawcy paliwa, podmiotu zapewniającego obsługę naziemną lub organu zarządzającego portem lotniczym;
- operacyjny plan lotu;
- wszelkie inne informacje, które operator statku powietrznego może uznać za istotne i przydatne do uzasadnienia ilości paliwa zgłoszonych jako uzupełnione ze względów bezpieczeństwa.

Operatorzy statków powietrznych muszą dostarczyć niezależnym audytorom wszystkie odpowiednie dokumenty potwierdzające, aby ułatwić weryfikację sprawozdania rocznego zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation (w szczególności art. 8 ust. 3).

#### 4.3. Jak długo operator statku powietrznego powinien przechowywać dokumenty uzasadniające?

Na mocy rozporządzenia na operatorach statków powietrznych spoczywa ciężar dowodu w zakresie uzasadnienia właściwym organom i EASA zgodności z wymogami określonymi w art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. W związku z tym operatorzy statków powietrznych muszą ocenić, jak długo należy przechowywać odpowiednie dokumenty uzasadniające, z uwzględnieniem takich aspektów jak możliwe postępowania administracyjne lub sądowe. Najlepiej, aby operatorzy statków powietrznych przechowywali dokumenty uzasadniające przez co najmniej 4 lata (tj. rok sprawozdawczy + 3 lata przechowywania danych). Okres ten może być różny w poszczególnych państwach członkowskich, ponieważ krajowe zasady egzekwowania mające zastosowanie do tego sektora mogą przewidywać różne terminy. Podczas ustanawiania przepisów dotyczących kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń rozporządzenia określonych w art. 12 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation państwa członkowskie powinny uwzględnić zawarte w niniejszej sekcji zalecenie dotyczące przechowywania danych.

#### 4.4. Kwestie dotyczące wyboru lotniska zapasowego i uznaniowych ilości paliwa

W granicach określonych w pkt CAT.OP.MPA 192 załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(32)</sup> operatorzy statków powietrznych mają swobodę wyboru lotniska zapasowego. Bardziej racjonalnym rozwiązaniem może być często wybranie lotniska zapasowego bardziej oddalonego od innych możliwych i bliższych lotnisk zastępczych ze względów ekonomicznych, takich jak pozostawanie w stosunku umownym z podmiotami zapewniającymi obsługę portu lotniczego na utrzymanie statków powietrznych lub posiadającymi warunki umożliwiające lepszą obsługę pasażerów w przypadku lądowania na lotnisku zastępczym (tj. alternatywa komercyjna). Wybór lotniska zapasowego nie może być jednak wykorzystywany jako środek do ukrywania ekonomicznych praktyk tankeringu paliwa.

<sup>(31)</sup> Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej.

<sup>(32)</sup> Zob. załącznik IV dotyczący operacji zarobkowego transportu lotniczego do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych na podstawie rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

Podobnie operator statku powietrznego nie może nakazać pilotowi uzupełnienia większej ilości paliwa lotniczego w określonym porcie lotniczym ze względów ekonomicznych i załadowania go jako uznaniowej ilości paliwa. Uznaniowa ilość paliwa musi, jak sama nazwa wskazuje, być uzupełniona według wyłącznego uznania dowódcy i bez ingerencji ze strony operatora statku powietrznego <sup>(33)</sup>.

Ta sama zasada będzie mieć zastosowanie do praktyk ukrywania tankeringu paliwa w ramach innych kategorii paliwa, na przykład gdy ilości załadowanego paliwa tych kategorii są wyraźnie większe niż ilości niezbędne z punktu widzenia celów każdego z tych rodzajów paliwa (np. zwiększone ilości paliwa na kołowanie, zwiększone ilości paliwa na przelot przez planowanie nierealistycznego niższego poziomu przelotu i nierealistycznej masy startowej).

Praktyki polegające na wykorzystywaniu paliwa na dotarcie do lotniska zapasowego, uznaniowych ilości paliwa i innych kategorii paliwa w celu ukrycia ekonomicznego tankeringu paliwa stanowią naruszenie odpowiednich przepisów rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Takie praktyki, jeżeli są wykazane na podstawie spójnego zbioru dowodów odpowiadających czynnikom zarówno obiektywnym, jak i subiektywnym, mogą podlegać karze nałożonej przez właściwe organy krajowe <sup>(34)</sup>.

## 5. ART. 5 UST. 3 ROZPORZĄDZENIA REFUELEU AVIATION: TYMCZASOWE ZWOLNIENIA Z OBOWIĄZKU TANKOWANIA PALIWA

W art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation ustanowiono wymogi, zgodnie z którymi operator statku powietrznego musi z wyprzedzeniem wystąpić o tymczasowe zwolnienie:

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

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

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

W odniesieniu do konkretnych tras operator statku powietrznego może uzyskać tymczasowe zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa w unijnym porcie lotniczym odlotu, jeżeli jest w stanie wykazać poważne i powtarzające się trudności operacyjne związane z tankowaniem statków powietrznych w tym unijnym porcie lotniczym, które uniemożliwiają mu wykonywanie obsługi tych statków powietrznych między rejsami w rozsądnym czasie i które wpływają na konektywność, zwłaszcza regionów peryferyjnych. Zwolnienie może mieć zastosowanie również w przypadku strukturalnych trudności w dostawach paliwa skutkujących znacznie wyższymi cenami paliw niż średnie ceny podobnych rodzajów paliw lotniczych stosowane w innych unijnych portach lotniczych. Znacznie wyższe ceny paliw w danym unijnym porcie lotniczym nie powinny jednak wynikać przede wszystkim z większego wykorzystania SAF w tym unijnym porcie lotniczym.

Właściwy organ może przyznać zwolnienie wyłącznie wówczas, gdy spełnione są wymogi określone w art. 5 ust. 3 lit. a) lub b) i wniosek jest należycie uzasadniony.

### 5.1. Pierwszy warunek: wymóg dotyczący odległości

Przed wystąpieniem z wnioskiem o tymczasowe zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operator statku powietrznego musi zapewnić, aby trasa, której ma dotyczyć zwolnienie, spełniała wymogi dotyczące odległości określone w tym artykule. W art. 5 ust. 3 przewidziano dwie możliwości:

1. operator statku powietrznego może wystąpić z wnioskiem o zwolnienie w odniesieniu do lotów na istniejącej lub nowej trasie o długości poniżej 850 km rozpoczynających się w unijnym porcie lotniczym; lub

<sup>(33)</sup> CAT.OP.MPA.181 lit c) pkt 8 „uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie dowódcy”, podczęść B załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

<sup>(34)</sup> Zob. np. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 6 lutego 2018 r., Altun i in., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, pkt 48–52.

2. operator statku powietrznego może wystąpić z wnioskiem o zwolnienie w odniesieniu do lotów na istniejącej lub nowej trasie o długości poniżej 1 200 km, jeżeli ta trasa prowadzi do portów lotniczych zlokalizowanych na wyspach bez połączeń kolejowych lub drogowych. Trasa musi rozpoczynać się w unijnym porcie lotniczym i może dotyczyć albo tras między lądem kontynentalnym a wyspą, albo tras między wyspami bez połączenia z kontynentem.

Aby złożyć wniosek, operator statku powietrznego musi podać co najmniej: (i) kody portów lotniczych określone przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) dla danej trasy, (ii) unijny port lotniczy odlotu oraz (iii) odległość w kilometrach obliczoną metodą Vincenty'ego.

Właściwy organ zweryfikuje, czy port lotniczy odlotu jest unijnym portem lotniczym w rozumieniu rozporządzenia ReFuelEU Aviation oraz czy odnośna trasa spełnia wymogi dotyczące odległości określone w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Odległości oblicza się metodą Vincenty'ego służącą do obliczania odległości między dwoma punktami na powierzchni sferoidalnej, przy użyciu Światowego Systemu Geodezyjnego (WGS84) <sup>(35)</sup>. Jako podstawy określenia szerokości i długości geograficznej lotniska należy używać ICAO Doc 7910 (Wskaźniki lokalizacji) <sup>(36)</sup>.

## 5.2. Drugi warunek: wymogi określone w art. 5 ust. 3 lit. a) i b)

Jeżeli spełniony jest wymóg dotyczący odległości określony w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, drugim krokiem dla operatora statku powietrznego będzie ocena, czy trasa, dla której operator statku powietrznego ubiega się o zwolnienie, spełnia drugi zbiór wymogów określonych w art. 5 ust. 3 lit. a) lub b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Każdy wniosek o zwolnienie musi być poparty szczegółowym i należyтым uzasadnieniem i należy dołączyć do niego odpowiednie dokumenty potwierdzające to uzasadnienie.

Właściwy organ oceni każdy wniosek indywidualnie. Dokładnie przeanalizuje także specyfikę danego unijnego portu lotniczego, który podlega jurysdykcji tego organu i w którym ma obowiązywać zwolnienie z obowiązku uzupełniania paliwa będące przedmiotem wniosku operatora statku powietrznego. Podczas oceny wniosku właściwy organ może zwrócić się do danego unijnego portu lotniczego o informacje dotyczące wniosku o zwolnienie złożonego przez operatora statku powietrznego. Na przykład właściwy organ może zwrócić się do portu lotniczego o przekazanie danych historycznych dotyczących czasów i operacji obsługi między rejsami bądź, w stosownych przypadkach, dostępności paliwa, na potrzeby decyzji w sprawie przyznania/odrzucenia wnioskowanego zwolnienia.

### 5.2.1. Art. 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia ReFuelEU Aviation – poważne i powtarzające się trudności operacyjne oraz nieuzasadnione czasy obsługi między rejsami

#### 5.2.1.1. Czym są poważne i powtarzające się trudności operacyjne?

Po pierwsze, operator statku powietrznego musi wykazać, że w unijnym porcie lotniczym, w odniesieniu do którego wnioskuje o zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa, istnieją poważne i powtarzające się trudności operacyjne. Za poważną i powtarzającą się trudność operacyjną, która uzasadnia przyznanie zwolnienia z obowiązku tankowania paliwa w unijnym porcie lotniczym, nie można uznać jednorazowego zdarzenia, np. strajku w porcie lotniczym. Wpływ strajków na uzupełnianie paliwa należy zgłaszać na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, w przypadku gdy skutkują one koniecznością dodatkowego uzupełnienia paliwa w porcie lotniczym odlotu ze względów bezpieczeństwa paliwowego.

Po drugie, należy wykazać, że trudność operacyjna występująca w danym unijnym porcie lotniczym ma negatywny wpływ na operatora statków powietrznych. Trudność operacyjna może na przykład negatywnie w znaczący i niepomierny sposób wpłynąć na rozkład lotów danego statku powietrznego podczas kolejnych operacji. W związku z tym operator statku powietrznego może być narażony na ryzyko kary ze strony koordynatora/operatora przydziałów czasu na start lub lądowanie lub utracić operacje lotnicze w ciągu dnia, a to może wpłynąć na konektywność w UE.

Trudność operacyjna musi zatem (i) być zdarzeniem powtarzającym się lub systematycznym związanym z danym unijnym portem lotniczym, (ii) skutkować nieuzasadnionym czasem obsługi między rejsami (jak wyjaśniono w pkt 5.2.1.2) oraz (iii) mieć negatywny wpływ ekonomiczny na operatora statku powietrznego.

Poniższe zdarzenia, których wykaz nie jest zamknięty, można uznać za *potencjalne trudności operacyjne* mogące uzasadniać zwolnienie, jeżeli wykaże się negatywny wpływ na operatora statku powietrznego:

<sup>(35)</sup> Zob. informacje o narzędziu ICAO CERT i obliczeniach metodą Vincenty'ego na stronie internetowej <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx>.

<sup>(36)</sup> Zob. informacje o usługach ICAO w zakresie danych w odniesieniu do wskaźników lokalizacji lotniska <https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx>.

- ograniczona lub zapełniona przestrzeń na płycie postojowej w porcie lotniczym może mieć wpływ na czas obsługi między rejsami, w szczególności w zatłoczonych portach lotniczych w szczycie sezonu (np. na lotniskach położonych na wyspach lub małych lotniskach w pobliżu ośrodków narciarskich);
- brak wystarczającego personelu w porcie lotniczym prowadzącego operacje obsługi między rejsami lub brak wystarczającego wyposażenia, takiego jak odpowiednie rurociągi paliwowe lub cysterny lotniskowe. W istocie brak wystarczających zasobów/urządzeń w porcie lotniczym może mieć wpływ na czas oczekiwania na tankowanie, a tym samym na końcowy czas obsługi między rejsami statku powietrznego. Aby uzasadnić taki wniosek o zwolnienie, podmiot zajmujący się obsługą paliwa w porcie lotniczym musi stwierdzić, że nie ma wystarczających zasobów lub urządzeń, aby obsługiwać statek powietrzny bez nieuzasadnionej zwłoki;
- miejscowe przepisy uniemożliwiające wchodzenie pasażerów na pokład i ich schodzenie z pokładu podczas tankowania statku powietrznego lub miejscowe przepisy przeciwpożarowe wymagające obecności wozu strażackiego w celu tankowania statku powietrznego podczas wchodzenia pasażerów na pokład i ich schodzenia z pokładu. Takie miejscowe przepisy mogą mieć wpływ na operacje obsługi operatorów statków powietrznych między rejsami w zatłoczonych portach lotniczych lub portach lotniczych o dużej sezonowości. W takich przypadkach operatorzy statków powietrznych powinni wykazać, że istniejące scenariusze w znaczący i niepomijalny sposób wpływają na czas obsługi między rejsami statku powietrznego, zwłaszcza w przypadku napiętych rozkładów lotów lub ograniczonej dostępności wozów strażackich.

#### 5.2.1.2. Czym jest nieuzasadniony czas obsługi między rejsami?

Po stwierdzeniu trudności operacyjnej operator statku powietrznego musi ocenić, czy ta trudność operacyjna utrudnia tankowanie statku powietrznego, przy jednoczesnym zachowaniu rozsądnego czasu obsługi między rejsami. Czas obsługi między rejsami oznacza czas między przylotem statku powietrznego do portu lotniczego (pełne zatrzymanie/zaciągnięcie hamulców) a jego odlotem w ramach kolejnego lotu (drzwi statku powietrznego zamknięte i gotowe do odlotu). Zasadniczo czas potrzebny na uzupełnienie paliwa jest prawie zawsze krótszy niż czas potrzebny na zejście pasażerów z pokładu i rozładunek, a następnie wejście pasażerów na pokład, załadunek i obsługę statku powietrznego.

Ramy prawne UE (tj. wymogi określone w pkt CAT.OP.MPA.200 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i odnośny AMC6<sup>(37)</sup>) dopuszczają tankowanie podczas schodzenia pasażerów z pokładu, ale ta praktyka nie jest rozpowszechniona wśród europejskich operatorów, ponieważ nie była wyraźnie dopuszczona do 2022 r. Wcześniej tankowanie było dostępne tylko podczas wchodzenia pasażerów na pokład. W związku z tym nie można zaakceptować uzasadnień dotyczących niewystarczającego czasu obsługi między rejsami wyłącznie z powodu niemożności tankowania podczas schodzenia pasażerów z pokładu, chyba że spełnione są wszystkie wymogi określone w art. 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Czasy obsługi między rejsami w przypadku lotów długodystansowych wynosi zazwyczaj od 60 do 150 minut, natomiast w przypadku lotów krótkodystansowych – od 25 do 80 minut, przy założeniu, że operator statku powietrznego może tankować, gdy pasażerowie wchodzą na pokład, są na pokładzie lub schodzą z pokładu<sup>(38)</sup>.

Biorąc pod uwagę te typowe czasy obsługi między rejsami, jeżeli poważna i powtarzająca się trudność operacyjna uniemożliwia tankowanie paliwa w rozsądnym czasie, operator statku powietrznego może wystąpić o zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Jednak nie można zaakceptować wniosku o zwolnienie ze stwierdzeniem, że czas obsługi między rejsami wydłużył się np. z 25 do 30 minut z powodu nowego obowiązku dotyczącego tankowania paliwa, chyba że udowodnione zostanie, że opóźnienie jest znaczne, i wykazane zostanie, że jego negatywny wpływ ekonomiczny na kolejne loty jest tak duży, że nowego czasu obsługi między rejsami nie można uznać za uzasadniony. Innymi słowy wniosek o zwolnienie nie może opierać się wyłącznie na zamiarze utrzymania tego samego czasu obsługi między rejsami co przed wprowadzeniem art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Poniższy wykaz może być dla właściwego organu i operatora statku powietrznego punktem odniesienia przy ustalaniu, czy obowiązek tankowania paliwa w połączeniu z trudnością operacyjną skutkuje zbyt długim czasem obsługi między rejsami, który różni się od rozsądnego czasu i dlatego może mieć znaczny negatywny wpływ na działalność operatora statku powietrznego. Poniższy wykaz warunków nie jest wyczerpujący.

- Informacje z instrukcji obsługi statku powietrznego dotyczące maksymalnej pojemności paliwa.

<sup>(37)</sup> Akceptowalny sposób spełnienia wymagań 6 (<https://www.easa.europa.eu/pl/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations>).

<sup>(38)</sup> Zgodnie z przedziałami czasu podanymi w tabeli 18.2 ze standardowymi danymi wejściowymi do analiz ekonomicznych, Eurocontrol, wersja 10.0.3, opublikowanej 18 kwietnia 2023 r.

- Istotne dane historyczne portu lotniczego dotyczące operacji obsługi między rejsami lub przedziałów czasu obsługi między rejsami przedstawione w tabeli 18.2 ze standardowymi danymi wejściowymi do analiz ekonomicznych, Eurocontrol, wersja 10.0.3, opublikowana 18 kwietnia 2023 r. <sup>(39)</sup>
- Dane historyczne operatora statku powietrznego dotyczące operacji obsługi między rejsami w danym porcie lotniczym. Jeżeli operator statku powietrznego normalnie tankował paliwo w przeszłości, nie powinno być przeszkód, chyba że nastąpi istotna zmiana okoliczności.
- Zbyt długi czas obsługi między rejsami może mieć wpływ na rozkład czasów na start lub lądowanie w porcie lotniczym, a przy tym istnieje ryzyko, że operator statku powietrznego zostanie ukarany przez koordynatora/organizatora w danym porcie lotniczym.
- Czas obsługi między rejsami wpływa na operacje operatora statku powietrznego w kolejnych lotach, a przy tym istnieje ryzyko kary ze strony koordynatora/organizatora przydziałów czasu na start lub lądowanie w kolejnych portach lotniczych.

Podsumowując, zgodnie z powyższymi przykładami operator statku powietrznego we wniosku o zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) musi udowodnić: (i) istnienie poważnego i powtarzającego się zdarzenia skutkującego trudnościami operacyjną, (ii) że czas obsługi między rejsami jest nieuzasadniony oraz (iii) poważny i negatywny wpływ na konektywność lub wpływ ekonomiczny na operatora statku powietrznego. W przypadku braku negatywnego wpływu na konektywność lub na operatora statku powietrznego nie ma podstaw do ubiegania się o zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa w danym porcie lotniczym.

#### 5.2.2. **Art. 5 ust. 3 lit. b) – strukturalne trudności w dostawach paliwa wynikające z uwarunkowań geograficznych**

Aby właściwy organ mógł przyznać tymczasowe zwolnienie, wnioski o zwolnienia na podstawie art. 5 ust. 3 lit. b) muszą spełniać cztery łączne wymogi: (i) muszą istnieć strukturalne trudności w dostawach paliwa w danym unijnym porcie lotniczym, (ii) muszą one wynikać z uwarunkowań geograficznych danego unijnego portu lotniczego, (iii) muszą skutkować znacznie wyższymi cenami paliw lotniczych niż średnie ceny w innych unijnych portach lotniczych oraz (iv) muszą prowadzić do znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej operatora statków powietrznych (w porównaniu z warunkami rynkowymi w innych unijnych portach lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych).

##### 5.2.2.1. *Czym są strukturalne trudności w dostawach paliwa w unijnym porcie lotniczym wynikające z uwarunkowań geograficznych tego portu lotniczego?*

Pierwsze dwa wymogi dotyczą unijnych portów lotniczych, w których dostawy paliwa stanowią strukturalną trudność wynikającą z uwarunkowań geograficznych terytorium, na którym znajduje się unijny port lotniczy. Unijne porty lotnicze na obszarach oddalonych, takich jak wyspy, oddalone europejskie regiony peryferyjne lub górskie, często borykają się z takimi strukturalnymi trudnościami w dostawach paliwa. Trudnościami mogą być spowodowane czynniki takimi jak ograniczone lub nieistniejące zdolności produkcji paliw na danym obszarze; niewystarczające połączenia drogowe lub rurociągi bądź (w przypadku wysp) konieczność dostaw paliwa drogą morską.

Kolejnym elementem do uwzględnienia są ograniczone zdolności magazynowania paliwa w danym unijnym porcie lotniczym. Magazynowanie paliwa może być ograniczone w unijnych portach lotniczych, które nie mają dostaw rurociągowych ze względu na uwarunkowania geograficzne.

W art. 5 ust. 3 lit. b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation uznaje się zatem, że uwarunkowania geograficzne unijnego portu lotniczego mogą skutkować strukturalnymi trudnościami w dostawach paliwa, w tym ograniczoną dostępnością paliwa lotniczego w danym unijnym porcie lotniczym.

##### 5.2.2.2. *Jak dostawy paliwa i uwarunkowania geograficzne skutkują znacznie wyższymi cenami paliw niż średnie ceny paliw lotniczych w innych unijnych portach lotniczych?*

Strukturalne trudności w dostawach paliwa wynikające z uwarunkowań geograficznych danego unijnego portu lotniczego (objaśnione w pkt 5.2.2.1) mogą skutkować, zgodnie z trzecim warunkiem, znacznie wyższymi cenami paliw niż średnie ceny podobnych rodzajów paliw lotniczych w innych unijnych portach lotniczych.

Ponadto duża sezonowość w unijnych portach lotniczych mających trudności w dostawach paliwa i określone uwarunkowania geograficzne może zwiększać zapotrzebowanie na paliwo lotnicze i prowadzić do znacznie wyższych cen niż średnie ceny podobnych rodzajów paliw lotniczych w innych unijnych portach lotniczych.

<sup>(39)</sup> Zob. dokument pod następującym linkiem: <https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/>.

Inne unijne porty lotnicze mogą być w dużej mierze zaopatrywane na przykład rurociągiem, a to pozwala uniknąć dodatkowych kosztów transportu, takich jak koszty związane z dostawą paliwa do portu lotniczego na wyspie. W innych unijnych portach lotniczych koszty transportu można obniżyć, jeśli w danym unijnym porcie lotniczym istnieje więcej niż jeden dostawca paliwa lub jeśli port lotniczy znajduje się w pobliżu rafinerii produkujących paliwa. Te elementy sprzyjają bardziej konkurencyjnym cenom paliwa lotniczego niż w unijnych portach lotniczych o uwarunkowaniach geograficznych opisanych w pkt 5.2.2.1.

W pkt 5.2.2.4 wyjaśniono, które elementy należy udowodnić, aby wykazać znacznie wyższe ceny podobnych paliw lotniczych.

5.2.2.3. *Czym jest znacznie słabsza pozycja konkurencyjna operatora statków powietrznych w porównaniu z warunkami rynkowymi w innych unijnych portach lotniczych o podobnych właściwościach?*

Po wykazaniu najpierw, że w porcie lotniczym istnieją strukturalne trudności w dostawach paliwa (...) wynikające z położenia danego portu lotniczego, skutkujące znacznie wyższymi cenami paliw (...), operator statku powietrznego musi wykazać spełnienie czwartego wymogu, a mianowicie że tankowanie paliwa w tym unijnym porcie lotniczym stawiałoby go w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej względem warunków rynkowych panujących w innych unijnych portach lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych.

Operator statku powietrznego znalazłby się w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej w przypadku konieczności tankowania paliwa zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation w następujących scenariuszach:

- ceny paliw lotniczych w unijnym porcie lotniczym, którego dotyczy wniosek o zwolnienie, są znacznie wyższe z powodu uwarunkowań geograficznych tego portu lotniczego i trudności w dostawach paliwa. Dlatego operatorowi statków powietrznych trudno byłoby skutecznie konkurować z innymi operatorami statków powietrznych obsługującymi inne unijne porty lotnicze na tym samym obszarze ciężenia uznane za rozwiązania substytucyjne z punktu widzenia zapotrzebowania pasażerów. Może się tak zdarzyć, jeśli na przykład unijny port lotniczy (a tym samym wnioskujący operator statku powietrznego) obsługuje ruch turystyczny/wakacyjny, który można przekierować do innego unijnego portu lotniczego obsługującego podobny popyt konsumpcyjny na tym samym obszarze ciężenia. Ocenę należy przeprowadzić indywidualnie dla każdego przypadku, ale takiej substytucyjności można oczekiwać między niektórymi najmniejszymi wyspami, które przyjmują głównie ruch turystyczny i notują jedynie niewielki popyt wewnętrzny, lub np. między wyspą a wybrzeżem kontynentalnym na tym samym obszarze ciężenia.
- Słabsza pozycja konkurencyjna musi więcej niż wystarczająco słabsza; musi być *znacznie* słabsza. Można spodziewać się pewnych zmian cen i pozycji konkurencyjnej operatorów statków powietrznych (w tym zmian kosztów), ale one nie uzasadniają automatycznie zwolnienia. Znacznie słabsza pozycja konkurencyjna wymaga więcej niż tylko niewielkiej różnicy w warunkach konkurencji. Zastosowanie art. 5 ust. 3 lit. b) w każdym przypadku wymaga indywidualnego podejścia, przy uwzględnieniu trasy i kwestii, czy na danym obszarze ciężenia znajdują się dwa unijne porty lotnicze.

**Przykład 3:** operator statku powietrznego **Y** występuje z wnioskiem o tymczasowe zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation z obowiązku tankowania paliwa w przypadku lotów z unijnego portu lotniczego **A** (zlokalizowanego na wyspie) do unijnego portu lotniczego **B** (zlokalizowanego na kontynencie). Przedmiotowa trasa to **B–A–B**. Port lotniczy **A** jest przede wszystkim wypoczynkowym miejscem docelowym i ma strukturalne trudności w dostawach paliwa wynikające z uwarunkowań geograficznych i skutkujące znacznie wyższymi cenami paliw. **Y** we wniosku o zwolnienie będzie musiał udowodnić, że warunki w porcie lotniczym **A** stawiają go w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej w porównaniu z operatorami statków powietrznych obsługującymi loty z tego samego kontynentalnego portu lotniczego **B** do unijnego portu lotniczego **N**. W tym przykładzie **N** to unijny port lotniczy znajdujący się na obszarze ciężenia **A** i oferujący wypoczynkowe miejsca docelowe podobne do oferty **A**.

- Pozycja konkurencyjna operatora statku powietrznego w unijnym porcie lotniczym, którego dotyczy wniosek o zwolnienie, może być znacznie słabsza w porównaniu z innymi portami lotniczymi w Unii o podobnych właściwościach konkurencyjnych (takich jak wielkość, lokalizacja w państwie członkowskim lub sąsiadującym państwie członkowskim, model biznesowy i charakterystyka ruchu). Ta słabsza pozycja może wynikać z czynników takich jak wyższe koszty operacyjne (w tym opłaty lotniskowe i opłaty za obsługę), ograniczenia przepustowości (takie jak ograniczona pojemność płyty postojowej i obiektów infrastruktury) lub słaba dostępność portów lotniczych.

**Przykład 4:** operator statków powietrznych **Y** występuje z wnioskiem o zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. b) w unijnym porcie lotniczym **A**, który jest w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej w porównaniu z unijnym portem lotniczym **B** z powodu znacznie wyższych cen paliw lotniczych, wyższych kosztów operacyjnych, słabej dostępności i mniej atrakcyjnych udogodnień dla pasażerów. Fakt, że linie lotnicze i pasażerowie prawdopodobnie preferują unijny port lotniczy **B**, wpłynie na zdolność unijnego portu lotniczego **A** do przyciągnięcia i utrzymania ruchu.



W kontekście wniosku o zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. b) operator statku powietrznego będzie musiał zatem udowodnić, że znacznie wyższa cena paliwa lotniczego w unijnym porcie lotniczym, wynikająca z uwarunkowań geograficznych tego portu lotniczego i związanych z tym trudności w dostawach paliwa, stawia go w znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej w porównaniu z innymi operatorami statków powietrznych, którzy latają do potencjalnie substytucyjnych docelowych unijnych portów lotniczych. Innymi słowy wnioskujący operator statków powietrznych musi wykazać, że bez zwolnienia z obowiązku określonego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation utraci znaczną część ruchu pasażerskiego na rzecz innego operatora statków powietrznych, który oferuje loty do podobnych alternatywnych miejsc docelowych.

Należy pamiętać, że powyższe przykłady odnoszą się do okoliczności, w których zwolnienie może być przyznane, jednak aby tak się stało, muszą być spełnione wszystkie wymogi określone w art. 5 ust. 3 lit. b). Oznacza to, że nie można zaakceptować wniosku o zwolnienie operatora statków powietrznych, który twierdzi po prostu, że może uzyskać bardziej konkurencyjną cenę paliwa w porcie lotniczym A, położonym bliżej rafinerii, niż w porcie lotniczym B, położonym w regionie górskim. Należy udowodnić spełnienie każdego z wymogów określonych w art. 5 ust. 3 lit. b).

#### 5.2.2.4. *Jak operator statku powietrznego może uzasadnić swój wniosek o zwolnienie?*

Po pierwsze, operator statku powietrznego musi udowodnić, że w unijnym porcie lotniczym, którego dotyczy wniosek o zwolnienie, istnieją strukturalne trudności w dostawach paliwa lotniczego.

Po drugie, operator statku powietrznego musi udowodnić, że trudności w dostawach wynikają z uwarunkowań geograficznych. Uwarunkowania geograficzne mogą być oczywiste w przypadku niektórych wysp (np. małych wysp bez połączeń kolejowych lub drogowych z kontynentem), ale nadal konieczne jest udowodnienie spełnienia następujących wymogów: (i) strukturalne trudności w dostawach paliwa oraz (ii) uwarunkowania geograficzne. Należy szczegółowo wyjaśnić wniosek o zwolnienie dotyczący regionów oddalonych lub górskich (np. dlaczego i jak uwarunkowania geograficzne portu lotniczego skutkują ograniczeniami w dostawach paliwa). We wniosku o zwolnienie należy również zawrzeć dokładny opis trudności w dostawach paliwa. Innymi słowy samo wykazanie uwarunkowań geograficznych nie wystarczy, aby wniosek o zwolnienie został zaakceptowany. Należy także wykazać trudności w dostawach.

Po trzecie, operator statku powietrznego musi udowodnić znaczną różnicę średnich cen podobnych rodzajów paliw lotniczych między innymi unijnymi portami lotniczymi a unijnym portem lotniczym, którego dotyczy wniosek o zwolnienie z obowiązku tankowania. Operator statku powietrznego musi przedstawić właściwemu organowi wszelkie posiadane istotne dokumenty, aby wykazać znacznie wyższe ceny paliw (np. oferty cen od dostawców paliw w różnych unijnych portach lotniczych oraz średnie ceny prezentowane przez wyspecjalizowane platformy). Na poparcie oceny można wykorzystać następujące elementy:

- porównanie cen podobnych paliw lotniczych. Oznacza to na przykład, że porównanie cen ropy lotniczej i SAF nie byłoby właściwym sposobem udowodnienia znacznej różnicy cen. Ceny ropy lotniczej należy porównać z cenami ropy lotniczej, a ceny mieszanek SAF należy porównać z cenami podobnych mieszanek SAF;
- porównanie cen w podobnych portach lotniczych, w tym bez względu na ich wielkości, lokalizację (tj. w państwie członkowskim lub sąsiadujących państwach członkowskich), model biznesowy i charakterystykę ruchu. Porty lotnicze wybrane do porównania cen przekażą średnie ceny rynkowe paliw lotniczych w tych unijnych portach lotniczych do celów porównania ze znacznie wyższymi cenami w unijnym porcie lotniczym, którego dotyczy wniosek o zwolnienie;
- porównanie znacznych różnic cen paliw lotniczych może być poparte analizą kosztów operatorów statków powietrznych lub analizą marż zysku;
- porównanie znacznych różnic cen paliw lotniczych może być poparte analizą podaży i popytu mającą wpływ na ceny (tj. ograniczenia podaży i zmiany popytu, np. zmiany sezonowe).

Po czwarte, operator statku powietrznego musi udowodnić znacznie słabszą pozycję konkurencyjną w stosunku do innych operatorów statków powietrznych latających do innych unijnych portów lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych. Operator statku powietrznego będzie zatem musiał uzasadnić swój wniosek przez wskazanie innego konkurencyjnego unijnego portu lub portów lotniczych i wykazanie, jak dany unijny port lotniczy konkuruje z unijnym portem lotniczym, którego dotyczy wniosek o zwolnienie, a także udowodnić utratę pasażerów na rzecz tego konkurującego unijnego portu lotniczego lub przewidywalne i niehipotetyczne ryzyko takiej utraty pasażerów (w obu przypadkach należy wykazać, że utrata ta jest „znaczna”).

Zaleca się, aby organy oceniające wnioski złożone na podstawie art. 5 ust. 3 lit. b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation przed podjęciem decyzji o zaakceptowaniu lub odrzuceniu wniosku kontaktowały się z odpowiednimi krajowymi organami ochrony konkurencji. Taka współpraca powinna dotyczyć w szczególności oceny wymogów dotyczących znacznie wyższych cen paliw w porównaniu ze średnimi cenami paliw w innych unijnych portach lotniczych oraz znacznie słabszej pozycji konkurencyjnej względem warunków rynkowych panujących w innych unijnych portach lotniczych o podobnych właściwościach konkurencyjnych.

## 6. WŁAŚCIWY ORGAN DO CELÓW ART. 5 ROZPORZĄDZENIA REFUELEU AVIATION

### 6.1. Rola organów do celów art. 5 ust. 2 i 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation

Zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operator statku powietrznego może nie spełnić wymogu dotyczącego tankowania paliwa ustanowionego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, jeżeli jest to należyście uzasadnione względami zgodności z obowiązującymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego. Takie okoliczności trzeba należyście uzasadnić właściwemu organowi lub właściwym organom, o których mowa w art. 11 ust. 6 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, oraz EASA, ze wskazaniem odnośnych tras<sup>(40)</sup>.

Zgodnie z art. 11 ust. 6 rozporządzenia ReFuelEU Aviation „[o]dpowiedzialne państwo członkowskie, którego właściwy organ lub właściwe organy wyznaczone [zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation] są odpowiedzialne za dany organ zarządzający unijnym portem lotniczym, określa się na podstawie odpowiedniej jurysdykcji terytorialnej tego unijnego portu lotniczego”.

Dlatego też na potrzeby art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operator statku powietrznego musi przekazać i uzasadnić organowi, o którym mowa w art. 11 ust. 6 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, związane z bezpieczeństwem paliwowym powody niespełniania obowiązku określonego w art. 5 ust. 1 dotyczącego tankowania paliwa (tj. 90 % „ilości paliwa potrzebnego rocznie” na przelot i kołowanie przed startem), a także podać trasy, których to dotyczy. Ten organ, który jest odpowiedzialny za dany organ zarządzający unijnym portem lotniczym, określa się z kolei na podstawie odpowiedniej jurysdykcji terytorialnej portu lotniczego.

Art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation stanowi, że o zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa ustanowionego w art. 5 ust. 1 można wystąpić w określonych okolicznościach z wyprzedzeniem do właściwego organu lub właściwych organów, o których mowa w art. 11 ust. 6 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Dlatego też do celów art. 5 ust. 3 operator statku powietrznego musi zwrócić się z wnioskiem o ewentualne zwolnienie<sup>(41)</sup>, które będzie przyznane lub odrzucone na podstawie przywołanego przepisu, do organu odpowiedzialnego za unijny port lotniczy, w którym operator statku powietrznego – jak twierdzi – nie może tankować paliwa.

Podsumowując, właściwym organem, który przyjmuje retrospektywne uzasadnienia dotyczące ilości paliwa niezatankowanego ze względów bezpieczeństwa oraz uprzednie wnioski o zwolnienie z obowiązku tankowania paliwa, jest właściwy organ odpowiedzialny za port lotniczy, w którym nie zatankowano tego paliwa. Organ ten może być inny niż organ właściwy do nakładania kar pieniężnych na operatora statku powietrznego.

### 6.2. Kto jest właściwym organem w zakresie egzekwowania obowiązku tankowania paliwa i w zakresie nakładania kar pieniężnych?

Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation „[p]aństwa członkowskie wyznaczają właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz za nakładanie kar pieniężnych na operatorów statków powietrznych, organy zarządzające unijnymi portami lotniczymi i dostawców paliw lotniczych”.

Aby ułatwić współpracę między właściwymi organami oraz zwiększyć przejrzystość i poprawić dostęp dla zainteresowanych stron, Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz wyznaczonych właściwych organów krajowych odpowiedzialnych za wykonywanie i egzekwowanie rozporządzenia ReFuelEU Aviation<sup>(42)</sup>.

<sup>(40)</sup> Operator statku powietrznego musi również zawrzeć te informacje w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation (tj. sprawozdaniu rocznym), wraz z powiązаныmi ilościami paliwa wykazanyymi osobno. Sprawozdanie to należy przekazać organowi wyznaczonemu na podstawie art. 11 ust. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Sprawozdanie (zawierające ilości paliwa uzupełnionego ze względów bezpieczeństwa) należy złożyć do dnia 31 marca każdego roku sprawozdawczego (retrospektywnie).

<sup>(41)</sup> Wnioski o zwolnienia na danej trasie na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation należy składać do właściwego organu co najmniej 3 miesiące przed planowaną datą rozpoczęcia stosowania zwolnienia (z wyprzedzeniem).

<sup>(42)</sup> Zob. wykaz wyznaczonych właściwych organów na podstawie rozporządzenia ReFuelEU Aviation na stronie internetowej DG MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation\\_pl](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation_pl)).

Art. 11 ust. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation stanowi, że wyznaczony organ lub wyznaczone organy (zob. art. 11 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation) odpowiedzialne za danego operatora statku powietrznego określa się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 748/2009<sup>(43)</sup>. W przypadku gdy operator statku powietrznego nie został przypisany do państwa członkowskiego na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009, stosuje się zasady określone w art. 18a dyrektywy 2003/87/WE<sup>(44)</sup> w celu określenia organu, do którego ma być przypisany operator statku powietrznego<sup>(45)</sup>. Zasady te obejmują przepisy regulujące przypisywanie każdego operatora statku powietrznego do odpowiedniego administrującego państwa członkowskiego. Celem tego przypisania jest zmniejszenie obciążeń administracyjnych operatorów statków powietrznych i państw członkowskich odpowiedzialnych za egzekwowanie rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Właściwym organem lub właściwymi organami odpowiedzialnymi za nakładanie kar pieniężnych na operatorów statków powietrznych (zob. art. 12 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation) za niespełnienie wymogów ustanowionych w art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation jest/są organ lub organy wyznaczone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 11 ust. 1 i 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Oznacza to, że jedynie wyznaczony organ lub wyznaczone organy powinny nakładać kary pieniężne na operatorów statków powietrznych przypisanych do nich na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009 lub przepisów zawartych w art. 18a dyrektywy 2003/87/WE. Są to te same organy, które przyjmują sprawozdania składane przez przypisanych do nich operatorów statków powietrznych (na podstawie art. 8 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation), a zatem organy, które mają bezpośredni dostęp do pełnej treści sprawozdania rocznego dotyczącego tego, czy osiągnięto progi określone w art. 5 ust. 1.

Taki wyznaczony organ lub organy są odpowiedzialne za nakładanie i pobieranie kar pieniężnych wobec przypisanych do nich operatorów statków powietrznych, nawet jeśli progów ustanowionych w art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation nie osiągnięto w unijnych portach lotniczych zlokalizowanych poza ich odpowiednim państwem członkowskim. W istocie taka niezgodność nie jest związana z żadnym konkretnym unijnym portem lotniczym, lecz raczej z ogólnounijnym obowiązkiem zapewnienia, aby roczna ilość uzupełnionych paliw lotniczych osiągała progi określone w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Wyznaczony organ lub wyznaczone organy będą mieć niezbędne informacje na temat ilości paliw tankowanych ze względów bezpieczeństwa paliwowego, ponieważ należy to do obowiązków sprawozdawczych operatorów statków powietrznych określonych w art. 8 ust. 1 lit. d) rozporządzenia ReFuelEU Aviation i załączniku II do rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

#### *Przykład 5: wyznaczanie właściwego organu lub właściwych organów*

Państwo członkowskie **A** wyznacza swoją dyrekcję generalną lotnictwa cywilnego („**A-DGCA**”) jako właściwy organ na podstawie art. 11 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Operator statku powietrznego **Y** jest przypisany do państwa członkowskiego **A** na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009. W tym przykładzie **A-DGCA** będzie właściwym organem odpowiedzialnym za egzekwowanie i nakładanie kar pieniężnych wobec operatora statków powietrznych **Y** na podstawie rozporządzenia ReFuelEU Aviation, w przypadku gdy operator ten nie wywiązuje się z obowiązków wynikających z art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

#### *Przykład 6: kto jest właściwym organem do celów art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation i jakie są następstwa wynikające z art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation?*

Operator statku powietrznego **Y** obsługuje trasę między państwami członkowskimi **A** i **B** oraz trasę z państwa członkowskiego **B** do państwa trzeciego. Zgodnie z zasadami określonymi w art. 11 ust. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation **Y** przypisano do właściwych organów w państwie członkowskim **A** (**A-DGCA**). **Y** wykonuje swoje roczne obowiązki sprawozdawcze wynikające z art. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation (zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia) i przygotowuje informacje do przekazania na podstawie art. 5 ust. 2. W tym przykładzie operator statku powietrznego ma następujące obowiązki:

- 1) z państwa członkowskiego **A** do państwa członkowskiego **B**: w tym przykładzie **Y** spełnia wymóg tankowania 90 % ilości potrzebnego paliwa (zob. art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation) w unijnym porcie lotniczym odlotu w państwie członkowskim **A**. **Y** musi przekazywać sprawozdania organowi **A-DGCA**, ponieważ jest przypisany do państwa członkowskiego **A**. Musi także przekazywać sprawozdania do EASA w celu wypełnienia obowiązków określonych w art. 8 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.
- 2) Z państwa członkowskiego **B** do państwa trzeciego: po dokonaniu oceny swoich rocznych obowiązków dotyczących tankowania paliwa **Y** stwierdza, że nie osiąga progu 90 % ustanowionego w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation w unijnym porcie lotniczym odlotu w państwie członkowskim **B**. Jednak zdaniem **Y** nieosiągnięcie tego progu jest uzasadnione względami bezpieczeństwa paliwowego na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

<sup>(43)</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 poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r. ze wskazaniem administrującego państwa członkowskiego dla każdego operatora statków powietrznych (Dz.U. L 219 z 22.8.2009, s. 1).

<sup>(44)</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

<sup>(45)</sup> W wykazie operatorów statków powietrznych objętych zakresem stosowania rozporządzenia ReFuelEU Aviation opublikowanym na stronie internetowej DG MOVE wskazano organy, do których przypisano poszczególnych operatorów statków powietrznych.

W tym przykładzie **Y** miałby **podwójny obowiązek**: (i) musi należycie uzasadnić właściwemu organowi w państwie członkowskim **B** (w którym ma miejsce niespełnienie wymogu dotyczącego tankowania paliwa), dlaczego nie spełnia tego wymogu oraz (ii) musi przekazać informacje o ilościach niezatankowanych paliw i odpowiednie uzasadnienia do **A-DGCA** i EASA, na podstawie art. 8 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

→ W odniesieniu do tego przykładu **A-DGCA** jest właściwym organem przypisanym do **Y**. Jak wyjaśniono, jest zatem odbiorcą informacji przekazywanych przez tego operatora statku powietrznego w ramach obowiązków sprawozdawczych wynikających z art. 8 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. **A-DGCA** jest także organem właściwym w zakresie nakładania kar pieniężnych na **Y** za nieprzestrzeganie art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, jeśli **A-DGCA** stwierdzi naruszenie w unijnym porcie lotniczym odlotu w państwie członkowskim **B** po dokonaniu oceny sprawozdania i konsultacji z właściwym organem **B** (w stosownych przypadkach).

*Przykład 7: kto jest właściwym organem do celów art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation?*

Operator statku powietrznego **Y** wykonuje loty z unijnego portu lotniczego znajdującego się w stolicy państwa członkowskiego **B** do unijnego portu lotniczego znajdującego się na wyspie w państwie członkowskim **C**, a następnie wraca do stolicy w państwie członkowskim **B** (trasa **B-C-B**). W tym przykładzie **Y** stwierdza, że musi wystąpić o zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia ReFuelEU Aviation w odniesieniu do trasy **C-B**, ponieważ w państwie członkowskim **C** dostawy paliwa w szczycie sezonu nie są zagwarantowane, co skutkuje nieuzasadnionymi czasami obsługi między rejsami. Operator statku powietrznego ocenił wymogi na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) i przyjmuje, że są one spełnione. **Y** musi zwrócić się o zwolnienie do właściwego organu w państwie członkowskim **C** (tj. właściwego organu państwa członkowskiego unijnego portu lotniczego, w którym operator statku powietrznego nie zamierza tankować paliwa).

Wniosek o zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) lub b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation dotyczące **lotów obejmujących międzylądowanie** należy składać do właściwego organu portu lotniczego, w którym operator statku powietrznego nie może tankować paliwa.

*Przykład 8: właściwe organy w przypadku lotów obejmujących międzylądowanie*

Na trasie **A-B-C-D-A** operator statku powietrznego **Y** nie może tankować paliwa w unijnych portach lotniczych **B** i **D** z powodów uzasadnionych na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) lub b). Operator statku powietrznego **Y** powinien zwrócić się (i) o zwolnienie do właściwego organu unijnego portu lotniczego **B** w odniesieniu do trasy **B-C** oraz (ii) o kolejne zwolnienie do właściwego organu unijnego portu lotniczego **D** w odniesieniu do trasy **D-A**.

## 7. WSPÓŁPRACA MIĘDZY ORGANAMI

Zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation „Komisja, Agencja [EASA] i właściwe organy państw członkowskich współpracują i wymieniają wszelkie istotne informacje w celu zapewnienia skutecznego wykonania i przestrzegania niniejszego rozporządzenia”.

Zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation właściwe organy państw członkowskich muszą współpracować i wymieniać wszystkie istotne informacje w celu zapewnienia skutecznego wykonania i przestrzegania rozporządzenia. Dotyczy to również ewentualnych zwolnień, które mogły zostać przyznane na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation. W celu zapewnienia spójnego stosowania art. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation właściwe organy muszą również współpracować i wymieniać informacje z EASA i Komisją. Taka współpraca jest przewidziana w ramach obowiązków właściwych organów, ale Komisja i EASA mogą ją ułatwiać.

Wyznaczony organ lub wyznaczone organy muszą mieć niezbędne ramy prawne i administracyjne na szczeblu krajowym, aby zapewnić pobieranie kar pieniężnych, zgodnie z art. 12 ust. 9 rozporządzenia ReFuelEU Aviation.

Informacje otrzymane na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation przez właściwy organ określony zgodnie z art. 11 ust. 6 rozporządzenia ReFuelEU Aviation zostaną wykorzystane, jeżeli potrzebna jest współpraca między organami w kontekście, na przykład, kontroli sprawozdania rocznego lub podjęcia decyzji o nałożeniu kary pieniężnej. Organ odpowiedzialny za nakładanie kar pieniężnych może zwrócić się do organu o opinię wówczas, gdy próg uzupełniania paliwa określony w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ReFuelEU Aviation nie został osiągnięty ze względu na zgodność z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa paliwowego.

## 8. PROCES UBIEGANIA SIĘ O ZWOLNIENIE NA PODSTAWIE ART. 5 UST. 3 LIT. A) LUB B) ROZPORZĄDZENIA REFUELEU AVIATION ORAZ ROLA KOMISJI

### 8.1. Okres obowiązywania i przedłużenie zwolnienia

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation zwolnienia przyznane przez właściwy organ są ważne przez ograniczony okres nieprzekraczający jednego roku. Dlatego też właściwy organ powinien określić w decyzji, na mocy której przyznaje zwolnienie na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) lub b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation, dokładny okres obowiązywania zwolnienia. Okres ten może zbiegać się z czasem istnienia w porcie lotniczym czynnika, który utrudnia uzupełnianie paliwa, ale nie może przekroczyć 1 roku.

Właściwy organ może, na wniosek operatora statku powietrznego, dokonać przeglądu zwolnienia przed jego wygaśnięciem. Wnioski o przedłużenie zwolnienia należy składać co najmniej 3 miesiące przed datą wygaśnięcia zwolnienia.

#### **Przykład 9: czas obowiązywania zwolnienia**

Operator statku powietrznego **Y** może potrzebować zwolnienia w odniesieniu do małego, zatłoczonego unijnego portu lotniczego zlokalizowanego na wyspie na regularny okres letni, ponieważ jest to najintensywniejszy okres w roku. Zwolnienie na tej wyspie może jednak nie być potrzebne w regularnym okresie zimowym. Właściwy organ oceni, czy spełnione są wymogi określone w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, i przyzna zwolnienie na czas trwania stwierdzonych problemów uzasadniających zwolnienia, w każdym razie nie dłuższy niż 1 rok.

### 8.2. Kiedy należy złożyć wniosek do właściwego organu?

Operator statku powietrznego musi złożyć wniosek do właściwego organu co najmniej 3 miesiące przed planowaną datą rozpoczęcia stosowania zwolnienia (art. 5 ust. 3 rozporządzenia ReFuelEU Aviation). O zwolnienia można występować w różnym czasie w ciągu roku. Właściwy organ może przyznać zwolnienie wyłącznie wówczas, gdy spełnione są wymogi określone w art. 5 ust. 3 lit. a) lub b) i wniosek jest należycie uzasadniony. Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation właściwy organ musi podjąć decyzję w sprawie wniosku bez zbędnej zwłoki i nie później niż jeden miesiąc przed datą rozpoczęcia stosowania planowanego zwolnienia.

### 8.3. Właściwy organ może zwrócić się o dodatkowe informacje

Zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia ReFuelEU Aviation podczas rozpatrywania wniosków o zwolnienia na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) lub b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation właściwy organ może zwrócić się do operatora statku powietrznego o dodatkowe informacje oprócz uzasadnień przedstawionych już przez operatora statku powietrznego. Właściwy organ określa, jakich informacji potrzebuje do rozpatrzenia wniosku o zwolnienie.

Jeżeli właściwy organ zwróci się o dodatkowe informacje, bieg terminu na podjęcie decyzji zostaje wstrzymany do czasu dostarczenia przez operatora statku powietrznego kompletnych informacji.

### 8.4. Decyzja właściwego organu (art. 5 ust. 6 rozporządzenia ReFuelEU Aviation)

Właściwy organ musi podjąć decyzję o zaakceptowaniu lub odrzuceniu pierwszego wniosku o zwolnienie złożonego przez operatora statku powietrznego na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) lub b) rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Operator statku powietrznego nie może uznać niepodjęcia decyzji w terminie określonym w art. 5 ust. 5 rozporządzenia ReFuelEU Aviation za decyzję zatwierdzającą wnioskowane zwolnienie.

Nieprzyjęcie decyzji w sprawie wniosków o przedłużenie na co najmniej jeden miesiąc przed wygaśnięciem wcześniej przyznanego zwolnienia uznaje się za decyzję zatwierdzającą dalsze stosowanie zwolnienia, którego dotyczy wniosek o przedłużenie. Dotyczy to przypadku, gdy operator statku powietrznego poparł swój wniosek o przedłużenie szczegółowym i należywym uzasadnieniem co najmniej 3 miesiące przed wygaśnięciem zwolnienia.

### 8.5. Kiedy zaczyna obowiązywać decyzja krajowa?

Zgodnie z art. 5 ust. 7 rozporządzenia ReFuelEU Aviation operator statku powietrznego ma prawo odwołać się od decyzji właściwego organu, która odrzuca wniosek o zwolnienie. W przypadku odwołania, zgodnie z zasadą autonomii proceduralnej państw członkowskich, zastosowanie mają odpowiednie procedury krajowe, które określają, czy zaskarżona decyzja krajowa powinna zostać zawieszona.

### 8.6. Rola Komisji

#### 8.6.1. Publikacja wykazu zwolnień

Właściwe organy muszą przekazać Komisji wykaz przyznaných i odrzuconých zwolnień. Do wykazu należy dołączyć uzasadnienie i ocenę zaakceptowania lub odrzucenia wniosku o zwolnienie (art. 5 ust. 8 rozporządzenia ReFuelEU Aviation). Zadanie to można realizować za pomocą grup kategorii (np. nieudowodnienie spełnienia jednego z wymogów, niedotrzymanie terminów).

Zgodnie z art. 5 ust. 8 Komisja musi publikować wykaz zatwierdzonych wniosków o zwolnienia i aktualizować go co najmniej raz w roku.

#### 8.6.2. Skargi dotyczące przyznaných zwolnień

Zgodnie z art. 5 ust. 9 i 10 oraz art. 16 ust. 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation Komisja może przyjmować akty wykonawcze, w których zwraca się do właściwego organu lub właściwych organów o przyjęcie decyzji uchylającej dane zwolnienie od początku następnego regularnego okresu.

W przypadku gdy ten regularny okres rozpoczyna się mniej niż 2 miesiące po opublikowaniu decyzji właściwego organu uchylającej zwolnienie, decyzja uchylająca zwolnienie zaczyna obowiązywać dopiero od początku kolejnego regularnego okresu <sup>(46)</sup>.

Komisja może działać z własnej inicjatywy lub w następstwie oceny dotyczącej pisemnej skargi w sprawie przyznanego zwolnienia złożonej przez:

- państwo członkowskie,
- operatora statku powietrznego,
- organ zarządzający unijnym portem lotniczym,
- dostawcę paliwa lotniczego.

Aby ułatwić ocenę danej sprawy i podjęcie decyzji, czy konieczne jest przyjęcie aktu wykonawczego w celu zwrócenia się o uchylenie przyznanego zwolnienia, Komisja może zwrócić się do państw członkowskich i operatorów statków powietrznych o wszelkie niezbędne informacje. Zgodnie z art. 5 ust. 10 rozporządzenia ReFuelEU Aviation państwa członkowskie i operatorzy statków powietrznych muszą dostarczyć informacje bez zbędnej zwłoki, a państwa członkowskie muszą ułatwiać dostarczanie informacji przez operatorów statków powietrznych.

---

<sup>(46)</sup> Art. 2 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1): „regularny okres» oznacza zarówno sezon letni, jak i zimowy, zgodnie z rozkładami przewoźników lotniczych”.