



Newsletter środowiskowy

Luty 2026 r. | www.skslegal.pl

I. Zmiany w prawie lotniczym – paliwa lotnicze i polityka ReFuelEU

W ostatnim czasie istotnym obszarem zmian legislacyjnych są regulacje związane z polityką ReFuelEU Aviation, będące częścią unijnego pakietu klimatycznego *Fit for 55*. W związku z wejściem w życie rozporządzenia nr 2023/2405 w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation)¹ konieczne było przyjęcie polskich przepisów dostosowawczych. W związku z tym 5 lutego 2026 r. Rada Ministrów przyjęła projekt nowelizacji Prawa lotniczego (numer UC68², dalej: „**Nowelizacja**”), który zostanie skierowany do dalszych prac w Sejmie.

Cel polityki ReFuelEU Aviation

Polityka ReFuelEU Aviation ma na celu zwiększenie udziału zrównoważonych paliw lotniczych (SAF – [Sustainable Aviation Fuel](#)³) w całkowitym zużyciu paliw w ruchu lotniczym oraz stworzenie ram prawnych zachęcających do rozwoju produkcji i dystrybucji paliw niskoemisyjnych. Prawo unijne przewiduje ustanowienie stopniowych celów dotyczących minimalnego udziału SAF w dostawach paliwa na lotniskach. Od 1 stycznia 2025 r. paliwa lotnicze tankowane na wybranych lotniskach w UE muszą zawierać minimalny udział SAF (2% w latach 2025-2029), a limit ten ma stopniowo wzrastać w kolejnych latach aż do 70 proc. w 2050 r.

Nowe przepisy polskie

Nowelizacja dostosowuje polskie przepisy w zakresie obowiązków dostawców paliw lotniczych oraz operatorów statków powietrznych, obowiązków certyfikacyjnych paliwa oraz zasad raportowania. W polskich przepisach doprecyzowano m.in. procedurę przekazywania informacji dotyczących SAF. Zarządzający portem lotniczym może żądać niezbędnych danych od podmiotów zajmujących się obsługą paliw oraz operatorów statków powietrznych, którzy mają 14 dni na ich dostarczenie. Informacje te mogą obejmować m.in. dokumenty potwierdzające dostarczenie paliw SAF, dokumenty dotyczące trudności w zapewnieniu dostaw SAF oraz umowy zawarte na dostawę tych paliw.

Nowe przepisy wprowadzają także administracyjne kary pieniężne w przypadku braku realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/2405/UE i polskich przepisów. Przykładowo w przypadku gdy operator statku powietrznego nie spełnia wymogu, zgodnie z którym roczna ilość uzupełnianego paliwa lotniczego w danym porcie lotniczym musi wynosić co najmniej 90% ilości paliwa lotniczego potrzebnego rocznie (obowiązek wynikający z art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2023/2405/UE), podlega on karze w wysokości dwukrotności kwoty stanowiącej iloczyn rocznej średniej ceny paliwa lotniczego za tonę i łącznej rocznej niezatankowanej ilości.

Nowelizacja ma wprowadzić także zmiany do ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Nowe przepisy ustanawiają przykładowo minimalny próg ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dla ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu na poziomie 70%, który dotychczas wynikał z rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/1185.

Nowe kompetencje Prezesa ULC

Nowelizacja rozszerza także kompetencje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który został wyznaczony jako organ właściwy odpowiedzialny za egzekwowanie stosowania rozporządzenia 2023/2405/UE. Prezes ULC uzyskał m.in. uprawnienia do wydawania decyzji o tymczasowym zwolnieniu operatorów z części obowiązków wynikających z rozporządzenia, a także do uznawania portów lotniczych za unijne porty lotnicze w rozumieniu przepisów unijnych, co sprawia, że dany port jest objęty nowymi wymogami.

II. KE opublikowała projekt rozporządzenia CCV

Komisja Europejska opublikowała projekt rozporządzenia mającego na celu ograniczenie emisji CO₂ w ramach korporacyjnych flot samochodowych i dostawczych (rozporządzenie CCV – clean corporate vehicles, dalej: „**Projekt**”)⁴. Na razie opublikowano jedynie projekt aktu prawnego, który będzie dalej procedowany w Parlamencie Europejskim i Radzie. Ostateczny kształt regulacji, w tym szczegółowy zakres obowiązków oraz terminy ich wejścia w życie, może jeszcze ulec zmianie w toku negocjacji międzyinstytucjonalnych.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz. Urz. UE L 2023/2405 z 31.10.2023, z późn. zm.)

² Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw

³ Paliwa zaliczane do następujących grup: syntetyczne paliwa lotnicze, biopaliwa lotnicze lub węglowe paliwa lotnicze pochodzące z recyklingu

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52025PC0994>

Kogo ma obejmować Projekt?

Projekt obejmie jedynie duże przedsiębiorstwa wykorzystujące floty pojazdów służbowych, czyli takie, które w danym roku obrotowym spełniają jedno z poniższych kryteriów:

- 1) ich suma bilansowa wynosi co najmniej 25.000.000 EUR;
- 2) przychody netto ze sprzedaży wynoszą co najmniej 50.000.000 EUR;
- 3) średnia liczba zatrudnionych w roku obrotowym wynosi co najmniej 250.

Jaki jest cel Projektu?

Projekt przewiduje mechanizmy stopniowego zwiększania udziału pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych używanych przez duże przedsiębiorstwa. W poniższej tabeli prezentujemy cele, które mają zostać wyznaczone dla Polski.

Kategoria pojazdów	M1 – samochody osobowe	N1 – lekkie samochody dostawcze
Cel dla łącznych udziałów pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych od 2030 r.	48%	28%
Minimalny cel dla udziału pojazdów bezemisyjnych od 2030 r.	31%	25%
Cel dla łącznych udziałów pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych od 2035 r.	67%	67%
Minimalny cel dla udziału pojazdów bezemisyjnych od 2035 r.	56%	56%

Znaczenie Projektu dla przedsiębiorstw

Powyższe wymogi będą miały dla przedsiębiorstw konsekwencje operacyjne i finansowe: obowiązek planowania wymiany pojazdów zgodnie z celami dekarbonizacyjnymi, konieczność rozwoju infrastruktury ładowania lub dostępu do paliw alternatywnych, aktualizacja polityk dotyczących leasingu i wynajmu oraz wdrożenie systemów monitoringu i raportowania.

III. Nowelizacja UPZP – umowy urbanistyczne

27 stycznia 2026 r. weszła w życie ustawa z dnia 4 grudnia 2025 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym⁵. Wprowadza ona nowe regulacje dotyczące umów urbanistycznych.

Czym jest umowa urbanistyczna i co zmienia nowelizacja?

Umowa urbanistyczna to umowa zawierana w formie aktu notarialnego między gminą a inwestorem w ramach procedury uchwalania zintegrowanego planu inwestycyjnego.

Przez umowę urbanistyczną inwestor zobowiązuje się na rzecz gminy m.in. do przekazania nieruchomości stanowiących część przedmiotu inwestycji głównej czy do realizacji lub pokrycia kosztów inwestycji uzupełniającej. Inwestycją uzupełniającą będzie realizacja określonego projektu infrastrukturalnego mającego służyć celom publicznym np. budowa drogi publicznej czy szkoły.

Dotychczas przepisy nie określały szczegółowych warunków dla umów urbanistycznych, co mogło prowadzić do nadużyć i dowolności przy ich zawieraniu. Zgodnie ze zmianami rada gminy może w drodze uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego ustalić zasady określania postanowień umów urbanistycznych. Uchwała taka dotyczy wszystkich umów urbanistycznych zawieranych przez gminę, przy czym dopuszczalne jest różnicowanie zasad w zależności od rodzaju lub parametrów inwestycji głównej.

Znaczenie nowelizacji dla inwestorów

Dla inwestorów przyjęcie przez radę gminy uchwały określającej zasady umów urbanistycznych może przełożyć się na większą przewidywalność warunków realizacji inwestycji. Jasno określone zasady pozwolą inwestorom z góry oszacować zakres zobowiązań, które mogą wynikać z umowy urbanistycznej, co ułatwi planowanie finansowe i operacyjne przedsięwzięć inwestycyjnych. Z perspektywy samorządów nowelizacja stanowi narzędzie usprawniające zarządzanie procesem planistycznym oraz zapewniające transparentność w relacjach z podmiotami prywatnymi.



⁵ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20260000024/T/D20260024L.pdf>

W czym możemy pomóc?

- Szczegółowa analiza wpływu projektowanych i obowiązujących regulacji unijnych oraz krajowych na działalność przedsiębiorców.
- Przygotowanie i wdrożenie procedur compliance dotyczących transformacji flot oraz rozwiązań służących monitorowaniu emisji i zużycia paliw.
- Doradztwo regulacyjne dla podmiotów z branży lotniczej, w tym pomoc przy wdrażaniu wymogów dotyczących SAF, certyfikacji paliw oraz negocjacjach z dostawcami i operatorami lotnisk.
- Kompleksowe wsparcie w zakresie umów urbanistycznych i projektów inwestycyjnych, w tym z perspektywy wymogów prawa ochrony środowiska.

Zapraszamy do kontaktu!



dr Łukasz Wyszomirski

Partner, adwokat

☎ +48 694 402 342

✉ lukasz.wyszomirski@skslegal.pl



Tomasz Duchniak

Senior Counsel, radca prawny

☎ +48 660 511 377

✉ tomasz.duchniak@skslegal.pl



Adrianna Nowińska

Prawnik, radca prawny

Członkini Zespołu ds. ESG

☎ +48 538 246 604

✉ adrianna.nowinska@skslegal.pl



Bartłomiej Małkiewicz

Prawnik

☎ +48 889 509 998

✉ bartlomiej.malkiewicz@skslegal.pl

Niniejszy materiał został przygotowany w celu poinformowania Klientów kancelarii o określonych istotnych zmianach w prawie polskim i nie stanowi on porady prawnej dotyczącej konkretnej sytuacji któregośkolwiek z Klientów i nie powinien być traktowany przez Klientów jako porada. W przypadku jakichkolwiek pytań związanych z przedstawionymi powyżej zagadnieniami prawnymi oraz ich możliwym wpływem na działalność gospodarczą danego Klienta w Polsce, prosimy o kontakt z prawnikiem prowadzącym Państwa sprawę.