

Katarzyna Biskup-Grabowska

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

ORCID: 0000-0001-6963-1837

k.biskup@ukw.edu.pl

Ewa Radecka

Uniwersytet Śląski w Katowicach

ORCID: 0000-0003-4669-3327

ewa.radecka@us.edu.pl

ESG – obowiązek raportowania niefinansowego a działalność lotnisk w zakresie ochrony środowiska*

Wstęp

Zasady odpowiedzialnego inwestowania (ang. *principles for responsible investment* – PRI) to „strategia i praktyka uwzględniania czynników środowiskowych, społecznych i ładu korporacyjnego (ESG) w decyzjach inwestycyjnych i aktywnym posiadaniu”¹. W związku z tym przyjmuje się, że ESG (ang. *environmental, social and governance*) jest standardem stosowanym przez inwestorów do oceny zachowań przedsiębiorstw i przyszłych wyników finansowych. Raportowanie niefinansowe to zagadnienie, które jest istotne z punktu widzenia prowadzonych praktyk globalnych, nakierunkowanych na wykazanie czynników niematerialnych, które w połączeniu ze sprawozdawczością finansową dają rzeczywisty obraz funkcjonowania danego podmiotu. Znaczenie tej formy sprawozdawczości ujawnia się zwłaszcza w kontekście prezentowania zaangażowania organizacji w obszarach ESG, które są fundamentem strategii zrównoważonego rozwoju.

Akronim używany w ramach opracowania, tj. ESG, opiera się na pierwszych literach angielskich nazw czynników jakimi są: środowisko (ang. *environmental*), odpowiedzialność społeczna (ang. *social*) oraz ład korporacyjny

* Stan prawny na dzień 28 maja 2025 r.

¹ T.T. Li, K. Wang, T. Sueyoshi, D.D. Wang, *ESG: research progress and future prospects*, <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/21/11663> (data dostępu: 28.05.2025).

(ang. *governance*)². Zadaniem podmiotów gospodarczych jest przedstawienie w raportach ESG aspektów związanych w ramach obszaru środowiskowego z różnorodnymi zagadnieniami, w tym dotyczącymi m.in. emisji dwutlenku węgla, zużycia zasobów, gospodarki wodnej, zużycia energii, emisji zanieczyszczeń czy energii odnawialnej³. W sprawozdawczości niefinansowej należy uwzględnić ryzyka związane z obszarem społecznym, a co za tym idzie – dotyczącym wartości oraz relacji, czyli takich dziedzin, jak prawa pracowni- cze, bezpieczeństwo czy działania na rzecz inkluzywności⁴. Natomiast ład korporacyjny w ESG obejmuje zarówno wewnętrzne mechanizmy kontroli, do których zaliczyć należy strukturę organów spółki czy systemy zarządza- nia ryzykiem oraz procedury *compliance*, jak i mechanizmy zewnętrzne wy- nikające z obowiązujących przepisów prawa oraz uwarunkowań instytucjo- nalnych, politycznych, społecznych i kulturowych⁵. W odróżnieniu od danych finansowych przygotowywany raport ESG wykazać ma, w jaki sposób przed- siębiorstwo wpływa na otoczenie oraz jakie strategie zrównoważonego roz- woju przyjęło.

Celem wprowadzenia raportowania niefinansowego na rzecz zrównowa- żonego rozwoju było zapewnienie większej przejrzystości, transparentności działań biznesowych, co powinno przekładać się na pogłębianie zaufania – potencjalnych inwestorów, pracowników czy społeczności lokalnych – do or- ganizacji, których działalność wiąże się ze znaczącym oddziaływaniem na środowisko i społeczeństwo. Do takich podmiotów zaliczyć należy lotniska użytku publicznego, które niewątpliwie odgrywają ważną rolę w gospodarce oraz wywierają wpływ zarówno w jednym, jak i drugim obszarze. Funkcjono- wanie lotniska wiąże się m.in. z wysokim zapotrzebowaniem na energię, emisją aktywnego promieniowania CO₂, emisją związków azotu, hałasem, kolizją statków powietrznych z ptakami czy zagospodarowaniem znacznych obszarów przestrzennych⁶. Działalność lotnisk wpływa również na jakość powietrza,

² D. Ślażyńska-Kluczek, *Regulacje ESG jako element ujednolicania raportowania kwestii ESG przez przedsiębiorstwa ze szczególnym uwzględnieniem wymogów wprowadzonych przez ESRS*, „Nauki Ekonomiczne” 2024, t. 39, s. 69–70.

³ J. Godlewska, A. Lulewicz-Sas, A. Zielińska, *Raportowanie ESG z uwzględnieniem założeń gospodarki o obiegu zamkniętym*, „Marketing i Rynek” 2023, t. 30, nr 11, s. 40–41.

⁴ S. Wyrwich-Plotka, I. Pisz, *Zarządzanie ryzykiem jako kluczowy element raportowania ESG zgodnie z dyrektywą CSRD z perspektywy ogniw łańcucha dostaw*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2024, nr 68(5), s. 29.

⁵ K. Łudzińska, *Od społecznej odpowiedzialności do ESG w zarządzaniu. Wybrane aspekty*, Warszawa 2024, s. 147.

⁶ Zob. szerzej: R. Fellner, *Technologie i infrastruktura lotnicza w realizacji celów polityki energetyczno-klimatycznej Unii Europejskiej*, [w:] *Ochrona środowiska i ekologia*, https://www.researchgate.net/publication/305567870_TECHNOLOGIE_I_INFRASTRUKTURA_LOTNICZA_W_REALIZACJI_CELOW_POLITYKI_ENERGETYCZNO-KLIMATYCZNEJ_UNII_EUROPEJSKIEJ_TECHNOLOGIES_AND_AVIATION_INFRASTRUCTURE_TOWARDS_ACHIEVING_ENERGY_AND_CLIMAT_POLICY_OF_EUR (data dostępu: 2.01.2026); H. Jaferník, *Stan środowiska*

poziom hałasu, jak i zasoby wodne oraz lokalne ekosystemy i bioróżnorodność. Należy podkreślić, że funkcjonowanie lotnisk związane z eksploatacją infrastruktury lotniskowej podlega szczególnym regulacjom z zakresu ochrony środowiska, w tym dobrowolnym systemom certyfikacji, do których zaliczyć należy m.in. ACI (ang. *Airport Carbon Accreditation*), czy obowiązkowe restrykcje wynikające m.in. z regulacji przyjętych w ramach inicjatywy „Gotowi na 55” (ang. *Fit for 55*), które służą monitorowaniu i ograniczaniu ich negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Rozważania podjęte przez autorki koncentrują się na zagadnieniu budzącym rosnące zainteresowanie w literaturze i w praktyce, jakim jest raportowanie zrównoważonego rozwoju (tzw. raportowanie ESG) w kontekście działalności lotnisk użytku publicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W opracowaniu dokonano analizy rozwiązań wprowadzonych do polskiego porządku prawnego w związku z implementacją regulacji unijnych⁷ (przedstawiając te ostatnie w węzłowych punktach) oraz wykazania aspektu środowiskowego w stosunku do tych podmiotów. To z kolei da asumpt do przeprowadzania badań w kontekście praktycznym, tj. obejmujących analizę wdrażania raportowania ESG w polskich lotniskach użytku publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów środowiskowych identyfikowanych w tej sprawozdawczości. Analizy te zostaną zrealizowane po faktycznym udostępnieniu przez podmioty zarządzające lotniskami raportów ESG, co ze względu na aktualny etap wdrażania tych obowiązków nastąpi w dalszej perspektywie czasowej. Cykl tych opracowań zmierzać będzie do oceny regulacji wprowadzonych do krajowego porządku prawnego i sformułowania wniosków *de lege lata* i *de lege ferenda*.

Unijne tło regulacyjne

Wprowadzenie obowiązków sprawozdawczości niefinansowej ma charakter wielowymiarowy, szczególnie w kontekście dużych obiektów infrastrukturalnych, takich jak lotniska. Celem tych regulacji jest nie tylko zwiększenie transparentności i dostępności informacji dla inwestorów oraz społeczeństwa, lecz także wymuszenie realnych działań środowiskowych przez zarządy portów lotniczych. Lotniska, w odróżnieniu od linii lotniczych, koncentrują się

naturalnego w rejonie portu lotniczego i jego wpływ na bezpieczeństwo lotów, [w:] Ochrona środowiska i ekologia...

⁷ W szczególności: dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywa 2004/109/WE, dyrektywa 2006/43/WE oraz dyrektywa 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (Dz.U. L 322 z 16.12.2022, s. 15–80 ze zm., tzw. dyrektywa CSRD).

na emisjach wynikających z operacji naziemnych, transportu pasażerów i zaopatrzenia oraz eksploatacji infrastruktury. Implementacja ESG w tym sektorze ma więc charakter strategiczny: identyfikuje ryzyka środowiskowe, kształtuje politykę klimatyczną portów, umożliwia pozyskiwanie finansowania zrównoważonego oraz wzmacnia przejrzystość wobec społeczności lokalnych.

Temat obowiązku raportowania zrównoważonego rozwoju (tzw. raportowania ESG) nabrał znaczenia wraz z przyjęciem przez prawodawcę unijnego dyrektywy 2014/95/UE z dnia 22 października 2014 r. w odniesieniu do ujawniania informacji niefinansowych (NFRD)⁸. Implementacja tego aktu odbyła się m.in. poprzez wprowadzenie do polskiego porządku prawnego art. 49b ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości dotyczącego raportowania informacji niefinansowych⁹. Dyrektywa NFRD obligowała duże jednostki interesu publicznego¹⁰, zatrudniające ponad 500 pracowników, do ujęcia w sprawozdaniach finansowych dodatkowego oświadczenia, które obejmowałoby informacje niefinansowe. Wadą, którą można przypisać wprowadzonym regulacjom, był brak obowiązku stosowania jednolitego modelu raportowania, który prowadził do rozbieżności w dokumentacjach, gdyż podmioty mogły samodzielnie wybierać standardy¹¹, według których je sporządzały. Niemniej przyjęta metoda musiała zostać odnotowana w ramach raportu¹². Powyższe było jednym z czynników do podjęcia dalszych prac legislacyjnych na poziomie Unii Europejskiej, czego wyrazem było wydanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD)¹³. Akt ten miał na celu ujednolicić informacje i dane przedstawiane

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/95/UE z dnia 22 października 2014 r. zmieniająca dyrektywę 2013/34/UE w odniesieniu do ujawniania informacji niefinansowych i informacji dotyczących różnorodności przez niektóre duże jednostki oraz grupy (Dz. Urz. UE L 330 z 15.11.2014, s. 1–9 ze zm.).

⁹ Dz.U. z 2023 r., poz. 120 ze zm., dalej jako u.r. Obecnie art. 49b został uchylony ustawą z dnia 6 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2024 r., poz. 1863), dalej jako ustawa zmieniająca. Zob. rozważania: E. Czech, N. Nazarko, *Obowiązek raportowania w zakresie zrównoważonego rozwoju w kontekście ograniczenia prawa do informacji o środowisku i jego ochronie*, „Prawne Problemy Górnictwa i Ochrony Środowiska” 2024, nr 1, s. 1–14.

¹⁰ W doktrynie zamiennie stosowane jest również określenie „duże jednostki zainteresowania publicznego”. Zob. W. Wojturska, [w:] J. Bednarek (red.), *ESG – przewodnik po regulacjach prawnych*, Warszawa 2023, s. 4.

¹¹ Należy podkreślić, że można wymienić m.in. raportowanie GRI, <https://www.globalreporting.org/standards/> (data dostępu: 28.05.2025) czy Climat Disclosure Standards Board Framework, <https://www.cdsb.net/what-we-do/reporting-frameworks> (data dostępu: 28.05.2025).

¹² W. Wojturska, [w:] J. Bednarek (red.), op. cit., s. 4.

¹³ Dz.U. L 322 z 16.12.2022, s. 15–80 ze zm. Na marginesie warto odnotować, że u podstaw utworzenia dyrektywy CSRD nie były kwestie *stricto* związane z ochroną środowiska. Formalnie

w raportach, o czym szerzej w dalszej części opracowania. Na marginesie wypada odnotować silne powiązanie z dwoma innymi rozporządzeniami:

- a) (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 (zwane również rozporządzeniem w sprawie taksonomii)¹⁴, określające m.in. kryteria wpływające na uznanie konkretnej inwestycji za zrównoważoną środowiskowo. W ramach rozporządzenia wprowadzono definicję „zrównoważonej środowiskowo inwestycji”¹⁵, określono warunki, jakie musi ona spełniać, by działalność gospodarcza kwalifikowała się jako taka¹⁶, oraz
- b) (UE) 2019/2088 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie ujawniania informacji związanych ze zrównoważonym rozwojem w sektorze usług finansowych (SFDR)¹⁷ – było ono odpowiedzią na brak jednolitych standardów dotyczących przedstawianych informacji oraz brakiem jednolitych unijnych przepisów odnoszących się do ujawniania informacji o zrównoważonym rozwoju w sektorze usług finansowych. Zgodnie z pkt (9) preambuły koniecznym było wprowadzenie tego typu regulacji w celu ujednolicenia standardów informacyjnych, aby m.in. zwiększyć przejrzystość i porównywalność produktów finansowych.

Obowiązki raportowania ESG zgodnie z u.r.

Zmiany związane z koniecznością inkorporowania dyrektywy CSRD zostały wprowadzone do u.r. pod koniec 2024 r. ustawą zmieniającą¹⁸ z prawie półrocznym opóźnieniem w transpozycji. Kluczowe zmiany, jakie wprowadziła ustawa zmieniająca, to:

jej podstawami prawnymi są art. 50 i 114 traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r., Nr 90, poz. 864/2), tj. przepisy związane z urzeczywistnieniem swobody przedsiębiorczości w ramach rynku wewnętrznego UE i zbliżaniem ustawodawstw, tj. tzw. harmonizacją. Zob. R. Maruszkin, *CSRD – kolejny krok UE w kierunku realizacji idei ESG*, 2023, Lex.

¹⁴ Dz.U. L 198 z 22.6.2020, s. 13–43. Regulacja ta ustanawia sześć celów środowiskowych, z których działalność gospodarcza musi wspierać przynajmniej jeden, nie szkodząc przy tym pozostałym: łagodzenie zmian klimatu; adaptacja do zmian klimatu; zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich; przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym; zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola; ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

¹⁵ Art. 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie taksonomii – „zrównoważona środowiskowo inwestycja” oznacza inwestycję, w ramach której finansuje się co najmniej jedną działalność gospodarczą, kwalifikującą się jako zrównoważona środowiskowo na podstawie niniejszego rozporządzenia

¹⁶ Zob. art. 3 rozporządzenia w sprawie taksonomii.

¹⁷ Dz.U. L 317 z 9.12.2019, s. 1–16.

¹⁸ Ustawa ta przewidywała krótkie *vacatio legis* dla wejścia w życie przepisów. Zob. szerzej: J. Walas-Ryba, *Raportowanie ESG – przewodnik po nowych obowiązkach przedsiębiorstw*, Warszawa 2025, s. 41.

- a) obowiązek raportowania informacji dotyczących wpływu działalności przedsiębiorstw na kwestie środowiskowe, społeczne i ładu korporacyjnego (ESG) według jednolitych w UE standardów, nazywane w ustawie o rachunkowości „sprawozdawczością zrównoważonego rozwoju”¹⁹ (rozdział 6c)²⁰,
- b) poszerzony zakres sprawozdawanych informacji,
- c) rozszerzony zakres jednostek zobowiązanych do sprawozdania informacji na temat zrównoważonego rozwoju,
- d) obowiązek weryfikacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju,
- e) obowiązek digitalizacji²¹.

Zakres podmiotowy

Należy wyjść od tego, jakich podmiotów dotyczyć będą obowiązki sprawozdawcze w tym zakresie. Celem wskazania zobowiązanych podmiotów wykorzystano dwa kryteria, tj. kryterium formy prawnej i kryterium wielkościowe²².

Regulacje znajdują zastosowanie do jednostek będących: spółką kapitałową, spółką komandytowo-akcyjną, spółką jawną albo spółką komandytową, której wszystkimi współnikami ponoszącymi nieograniczoną odpowiedzialność są spółki kapitałowe, spółki komandytowo-akcyjne lub spółki z innych państw o podobnej do tych spółek formie prawnej; zakładem ubezpieczeń; zakładem reasekuracji, bankiem krajowym w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe²³ (tak: art. 63q ust. 1 u.r.). Przepisów rozdziału 6c nie stosuje się do funduszy inwestycyjnych otwartych, funduszy inwestycyjnych zamkniętych, specjalistycznych funduszy inwestycyjnych otwartych oraz alternatywnych spółek inwestycyjnych, o których mowa w przepisach o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi²⁴.

¹⁹ Przy czym zgodnie z art. 63p pkt 1 u.r. pod pojęciem kwestii zrównoważonego rozwoju rozumie się czynniki środowiskowe, czynniki społeczne i z zakresu praw człowieka oraz czynniki zarządcze, w tym czynniki zrównoważonego rozwoju określone w art. 2 pkt 24 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2088 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie ujawniania informacji związanych ze zrównoważonym rozwojem w sektorze usług finansowych (Dz. Urz. L 317 z 9.12.2019).

²⁰ Kwestie techniczne zob. szerzej np. rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/815 z dnia 17 grudnia 2018 r. uzupełniające dyrektywę 2004/109/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do regulacyjnych standardów technicznych dotyczących specyfikacji jednolitego elektronicznego formatu sprawozdawczego (Dz.U. L 143 z 29.5.2019, s. 1–792).

²¹ J. Walas-Ryba, op. cit., s. 41.

²² A. Milewska, *Nowy obowiązek sprawozdawczy z zakresu zrównoważonego rozwoju*, 2025, Legalis.

²³ Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (Dz.U. z 2024 r., poz. 1646 ze zm.).

²⁴ Zob. również M.M. Kos, *Nowe regulacje dotyczące raportowania niefinansowego z perspektywy przedsiębiorców*, „Radca Prawny” 2024, nr 4(41), s. 109–126.

Odnosząc się z kolei do kryterium wielkości, to ww. obowiązek sprawozdawczy dotyczy – zgodnie z art. 63r ust. 1 u.r. – jednostek małych i jednostek średnich, będących emitentami papierów wartościowych dopuszczonych do obrotu na jednym z rynków regulowanych Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz jednostek dużych²⁵.

W tym miejscu warto zauważyć, że w u.r. wprowadza się nowe definicje lub modyfikuje poprzednie właśnie na potrzeby sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju. W odniesieniu do pierwszej z grup jest to wprowadzenie pojęć m.in. średniej jednostki, dużej jednostki i dużej grupy²⁶. Jeśli zaś mowa o drugiej, zmieniono definicje jednostki mikro²⁷ i małej²⁸. Przepisy czytelniej definiują jednostki mikro i jednostki małe oraz warunki uzyskiwania i utraty statusu takich jednostek w celu korzystania z uproszczeń sprawozdawczych i ewidencyjnych²⁹.

Co istotne, sprawozdawczość nie będzie przebiegała jednolicie i będzie rozłożona w czasie³⁰. W pierwszej kolejności w 2025 r. za rok obrotowy 2024 raportują największe jednostki zainteresowania publicznego, zatrudniające ponad 500 pracowników i przekraczające co najmniej jeden z progów finansowych dla jednostki dużej, a także jednostki zainteresowania publicznego stojące na czele grupy, w której zatrudnienie przekracza 500 osób oraz która przekracza co najmniej jeden z progów finansowych dla dużej grupy. Zgodnie z obecnymi regulacjami w drugiej turze w 2026 r. za rok obrotowy 2025 miałyby zraportować pozostałe jednostki duże i pozostałe duże grupy, natomiast w trzeciej turze w 2027 r. za rok obrotowy 2026 – mali i średni emitenci z rynku regulowanego. Trudno jednak z pełną precyzją w tym momencie określić, jak ostatecznie ukształtuje się termin rozpoczęcia tej sprawozdawczości, a także katalog podmiotów, które są do niej zobowiązane. Okoliczność ta wynika z faktu, że na poziomie europejskim w kwietniu przyjęto dyrektywę 2025/794³¹, która odracza wdrożenie drugiego i trzeciego etapu raportowania ESG o dwa lata, a ponadto trwają prace nad dalszymi zmianami, m.in. w zakresie:

²⁵ Ibidem.

²⁶ Zob. art. 3 ust. 1 pkt 1c–e u.r.

²⁷ Zob. art. 3 ust. 1 pkt 1a u.r.

²⁸ Zob. art. 3 ust. 1 pkt 1b u.r. Jednostki te zostały zdefiniowane przy uwzględnieniu: sumy aktywów bilansu, rocznych przychodów netto ze sprzedaży towarów i produktów oraz średniorocznego zatrudnienia w przeliczeniu na etaty.

²⁹ Szczegółowo na ten temat: J. Walas-Ryba, op. cit., s. 42–44.

³⁰ Zob. również art. 14 ust. 5–7 ustawy zmieniającej dot. przepisów przejściowych.

³¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/794 z dnia 14 kwietnia 2025 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2022/2464 i (UE) 2024/1760 w odniesieniu do dat, od których państwa członkowskie mają stosować niektóre wymogi dotyczące sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju i niektóre wymogi w zakresie należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (Dz.U. L 2025/794).

- a) wycofania się z obowiązku stosowania sektorowych standardów raportowania,
- b) ograniczenia liczby firm objętych obowiązkiem raportowania ESG,
- c) rezygnacji z obowiązkowego *reasonable assurance* (pełnej weryfikacji danych przez biegłego rewidenta) na rzecz *limited assurance* (weryfikacji ograniczonej)³².

W dniu 5 maja 2025 r. pojawił się na stronie Kancelarii Prezesa Rady Ministrów projekt

ustawy zmieniającej ustawę o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw, znany jako projekt OMNIBUS³³. Jeśli w życie wejdą ww. regulacje obowiązki dotyczące raportowania ESG, w niektórych przypadkach mogą być przesunięte nawet do 2029 r.

Ogólny zakres przedmiotowy raportowania ESG

Ustawa o rachunkowości przewiduje sprawozdawczość pełną oraz uproszczoną. Z tej ostatniej mogą skorzystać wybrane jednostki określone w art. 63s ust. 1 u.r. Uproszczoną sprawozdawczość zrównoważonego rozwoju sporządza się zgodnie ze standardami sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju dla małych i średnich jednostek³⁴. Niemniej jednak ten rodzaj sprawozdawczości nie eliminuje obowiązku przeprowadzenia podwójnej istotności. Ponadto ustawa zastrzega również możliwość zwolnienia od obowiązku sprawozdawczości (art. 63u ust. 1 pkt 1 i 2 u.r.).

Sprawozdawczość zrównoważonego rozwoju zawiera m.in. (szerzej art. 63r u.r.):

- 1) zwięzły opis modelu biznesowego i strategii biznesowej jednostki,
- 2) opis określonych w czasie i ustanowionych przez jednostkę celów dotyczących kwestii zrównoważonego rozwoju, w tym bezwzględnych celów redukcji emisji gazów cieplarnianych co najmniej na rok 2030 i rok 2050, opis postępów poczynionych przez jednostkę na rzecz osiągnięcia tych celów oraz oświadczenie czy cele jednostki związane z czynnikami środowiskowymi opierają się na rozstrzygających dowodach naukowych,

³² Komisja Europejska przygotowała pakiet uproszczeń – projekt legislacyjny COM (2025) 81. Celem tych zmian jest dalsze zmniejszenie obciążeń regulacyjnych, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52025PC0081> (data dostępu: 19.05.2025).

³³ <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-zmieniajacej-ustawe-o-zmianie-ustawy-o-rachunkowosci-ustawy-o-bieglych-rewidentach-firmach-audytorskich-oraz-nadzorze-publicznym-oraz-niektorych-innych-ustaw> (data dostępu: 19.05.2025).

³⁴ Zob. szerzej: J. Walas-Ryba, op. cit., s. 183–195.

- 3) opis roli kierownika jednostki oraz członków rady nadzorczej lub innego organu nadzorującego jednostkę w odniesieniu do kwestii zrównoważonego rozwoju oraz ich wiedzy eksperckiej i umiejętności związanych z wypełnianiem tej roli lub dostępu kierownika jednostki oraz członków rady nadzorczej lub innego organu nadzorującego jednostkę do takiej wiedzy eksperckiej i umiejętności,
- 4) opis polityk jednostki w odniesieniu do kwestii zrównoważonego rozwoju,
- 5) informacje o istnieniu systemów zachęt dotyczących kwestii zrównoważonego rozwoju oferowanych kierownikowi jednostki oraz członkom rady nadzorczej lub innego organu nadzorującego jednostkę,
- 6) opis m.in. procesu należytej staranności wdrożonego przez jednostkę w odniesieniu do kwestii zrównoważonego rozwoju, w tym procesu należytej staranności wdrożonego zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi prowadzenia przez jednostki procesu należytej staranności,
- 7) opis najważniejszych ryzyk dla jednostki w odniesieniu do kwestii zrównoważonego rozwoju, w tym opis głównych rodzajów zależności jednostki od tych kwestii oraz sposobu zarządzania tymi ryzykami przez jednostkę,
- 8) wskaźniki odnoszące się do informacji, o których mowa w pkt 1–7.

Szczegółowe obowiązki sprawozdawczości zgodnej ze standardami wprowadzają europejskie standardy sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju³⁵ – ESRS (ang. *European Sustainability Reporting Standards*)³⁶. Standardy te obejmują: przekrojowe, tematyczne (standardy z zakresu ochrony środowiska, polityki społecznej i ładu korporacyjnego), oraz standardy sektorowe. Standardy przekrojowe/ogólne – ESRS 1 („wymogi ogólne”) i ESRS 2 („ogólne ujawnianie informacji”) – mają zastosowanie do kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem ujętych w standardach tematycznych i standardach sektorowych. Oba obowiązują wszystkie podmioty objęte regulacjami CSRD i są podstawą tworzenia raportów ESG³⁷.

³⁵ Tymi – zgodnie z art. 63p pkt 2 u.r. – są standardy określone przez Komisję Europejską w drodze aktów delegowanych wydanych na podstawie art. 29b ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/34/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie rocznych sprawozdań finansowych, skonsolidowanych sprawozdań finansowych i powiązanych sprawozdań niektórych rodzajów jednostek, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/43/WE oraz uchylającej dyrektywy Rady 78/660/EWG i 83/349/EWG (Dz.U. L 182 z 29.6.2013, s. 1–58), dalej jako dyrektywa 2013/34/UE.

³⁶ Sprostowanie do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/34/UE w odniesieniu do standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (Dz.U. L 2024/90431 z 29.7.2024). Wyróżnia się tu pięć standardów z zakresu środowiskowego (E1, E2, E3, E4 i E5), cztery z zakresu społecznego (S1, S2, S3, S4) oraz jeden dotyczący ładu korporacyjnego (G1).

³⁷ Szerzej o ESRS zob. np. I. Majchrzak, B. Nadolna, M. Rydzewska, *Wymagania legislacyjne a praktyki w zakresie ujawniania informacji środowiskowych w raportowaniu ESG wybranych*

Standardy ogólne ESRS 1 zawierają definicje oraz przepisy przejściowe, a także określają strukturę sprawozdań i ogólne zasady raportowania, takie jak: podwójna istotność, należyta staranność w zakresie zrównoważonego rozwoju, zależność między przedsiębiorstwem raportującym a łańcuchem wartości, okres sprawozdawczy, wymogi do stosowania przy sporządzaniu i prezentacji informacji na temat zrównoważonego rozwoju, powiązania z innymi częściami sprawozdawczości korporacyjnej i przedmiotowymi informacjami.

Z kolei ESRS 2 koncentruje się na wymogach dotyczących ujawniania informacji z następujących obszarów: zarządzanie (m.in. oświadczenie w sprawie należytej staranności czy też zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne raportowania ESG), strategia, model biznesowy i łańcuch wartości, ocena istotnych oddziaływań, istotnego ryzyka i istotnych możliwości, polityki i działania jednostki. Dodatkowo określa on wskaźniki, które trzeba stosować, aby raportowanie ESG było zgodne z ESRS. Najważniejszym aspektem brany pod uwagę w przypadku standardów tematycznych ESRS (wspomniane już ESG: E – środowisko, S – kwestie społeczne, G – zarządzanie)³⁸ jest badanie wspomnianej podwójnej istotności³⁹ danej informacji w odniesieniu do przedsiębiorstwa. Każdy podmiot objęty obowiązkiem sprawozdawczości ma zbadać osobno istotność każdej kwestii zrównoważonego rozwoju i na własne ryzyko ocenić, czy dana kwestia jest istotna z punktu widzenia jego działalności, czy nie. Jeżeli uzna, że owa kwestia nie jest istotna, to musi szczegółowo wyjaśnić powody tego stanu. Obowiązany podmiot powinien bowiem zgłosić w raporcie informacje niezbędne do osiągnięcia celów określonych w CSRD i do realizacji jej wymagań. Przeprowadzenie tej oceny jest niezbędne, aby jednostka mogła zidentyfikować istotne wpływy, ryzyka i szanse⁴⁰.

Ze względu na ramy opracowania wskazane zostaną tylko te standardy dotyczące *stricte* kategorii środowiskowej⁴¹. ESRS E1–E5 to standardy tematyczne dotyczące zagadnień, takich jak: zmiany klimatu, zanieczyszczenia,

spółek giełdowych branży energetycznej i chemicznej, [w:] E. Chomać-Pierzecka (red.), *Przemiany społeczno-gospodarcze w zrównoważonym rozwoju. Szanse i zagrożenia*, Gorzów Wielkopolski 2025, s. 121 i nast.

³⁸ A. Hajos-Iwańska, L. Wyrębkowska, M. Wyrębkowski, *ESG. Wdrażanie wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju*, Warszawa 2025, s. 27 i nast.

³⁹ Tzw. *double materiality*. Zgodnie z tą zasadą przedsiębiorstwa objęte obowiązkiem raportowania zrównoważonego rozwoju zgodnie ze standardami ESRS muszą brać pod uwagę zarówno istotność wpływu (*impact materiality*), jak i istotność finansową (*financial materiality*) podczas identyfikacji kwestii istotnych, które stanowią podstawę do ujawnienia informacji zrównoważonego rozwoju. Zob. także art. 19a ust. 1 i 29a ust. 1 dyrektywy 2013/34/UE.

⁴⁰ J. Walas-Ryba, op. cit., s. 49.

⁴¹ Ibidem, s. 80 i nast.; A. Hajos-Iwańska, L. Wyrębkowska, M. Wyrębkowski, op. cit., s. 117 i nast.

zasoby wodne i morskie, bioróżnorodność i ekosystemy oraz wykorzystanie zasobów i gospodarka cyrkularna⁴².

W kontekście lotnisk stosowanie standardów ESRS umożliwia identyfikację i monitorowanie oddziaływań środowiskowych specyficznych dla tego sektora. Obejmuje to emisje gazów cieplarnianych generowane przez operacje naziemne i zasilanie infrastruktury, zarządzanie energią i wodą, minimalizowanie hałasu oraz ochronę bioróżnorodności. Raportowanie ESG nie ma więc wyłącznie charakteru sprawozdawczego, lecz służy strategicznemu zarządzaniu wpływem portu lotniczego na środowisko.

Atestacja sprawozdania zrównoważonego rozwoju

Ustawa o rachunkowości określa m.in. zasady przeprowadzania atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju przez biegłego rewidenta⁴³, sporządzania sprawozdania z atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju, zachowania niezależności biegłych rewidentów i firm audytorskich oraz nabywania uprawnień do przeprowadzania atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju⁴⁴.

Ten akt prawny przewiduje ułatwienia w zakresie zawarcia umowy o atestację sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju za rok obrotowy, który rozpoczął się przed dniem 1 stycznia 2025 r. Przepisy przejściowe umożliwiają:

- przed dniem wejścia w życie ustawy tj. przed 1 stycznia 2025 r. zawarcie umowy z każdą firmą audytorską bez konieczności stosowania szczególnej procedury wyboru, pod warunkiem, że wyboru tego nie dokonał kierownik jednostki,

⁴² Zob. szerzej: J. Dyczkowska (red.), *European sustainability reporting standards in action: context, implementation, ramifications*, Wrocław 2025; J. Berniak-Woźny, M. Gosek, *Zielona ścieżka sukcesu: praktyczny przewodnik dla małych i średnich firm w zarządzaniu środowiskowym*, Warszawa 2025, s. 11 i nast.; P. Oczip, *Praktycznie o ESG. Przewodnik raportowania zrównoważonego rozwoju*, Warszawa 2025.

⁴³ E. Chomać-Pierzecka, A. Brzezińska, *Rola kontroli raportu ESG przez biegłego rewidenta w świetle koncepcji zrównoważonego rozwoju*, [w:] E. Chomać-Pierzecka (red.), op. cit., s. 85 i nast.

⁴⁴ Komisja Europejska powinna przyjąć standardy usług atestacyjnych dających ograniczoną pewność do 1 października 2026 r. W okresie przejściowym, do czasu przyjęcia i obowiązywania standardów atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju na poziomie Unii Europejskiej, państwa członkowskie mogą przyjmować krajowe standardy atestacji. W polskich warunkach takim standardem jest Krajowy Standard Usług Atestacji Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju 3002 PL – „Usługa atestacyjna dająca ograniczoną pewność w zakresie sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju” (KSUA 3002 PL), który został ustanowiony uchwałą nr 854/20a/2025 Krajowej Rady Biegłych Rewidentów z dnia 23 stycznia 2025 r. oraz zatwierdzony uchwałą nr 3/II/2025 Rady Polskiej Agencji Nadzoru Audytowego z dnia 28 stycznia 2025 r., <https://www.pibr.org.pl/assets/meta/8680,854.20a.2025%20Uchwa%C5%82a%20KSUA3002.pdf> (data dostępu: 19.05.2025).

- po dniu wejścia w życie ustawy zawarcie umowy z firmą audytorską wybraną do badania sprawozdania finansowego, bez konieczności przeprowadzania dodatkowych procedur wyboru.

Odpowiedzialność

Prawodawca przewidział odpowiedzialność karną za niedopełnienie następujących obowiązków (art. 79 u.r.):

- a) nie poddaje sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju lub sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju grupy kapitałowej atestacji przez biegłego rewidenta uprawnionego do atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju,
- b) nie składa we właściwym rejestrze sądowym (...) sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju grupy kapitałowej jednostki dominującej wraz ze sprawozdaniem z atestacji tej sprawozdawczości lub sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju grupy kapitałowej jednostki dominującej wyższego szczebla wraz ze sprawozdaniem z atestacji tej sprawozdawczości,
- c) rozwiązuje umowę o badanie sprawozdania finansowego lub skonolidowanego sprawozdania finansowego, bez uzasadnionej podstawy, lub nie informuje Polskiej Agencji Nadzoru Audytowego lub Komisji Nadzoru Finansowego o rozwiązaniu tej umowy.

Zgodnie z u.r. w takich przypadkach podmiot podlega grzywnie albo karze ograniczenia wolności⁴⁵. Przestępstwo to ma charakter formalny, a obowiązki te ciążyą wyłącznie na kierowniku jednostki⁴⁶.

Wybrane akty prawa krajowego i programy powiązane z ESG a działalność lotnicza

Dbłość o środowisko naturalne w kontekście działalności lotniczej można rozpatrywać z różnych perspektyw. Jednymi z najważniejszych są: zarządzanie klimatem akustycznym i jakością powietrza, choć z pewnością nie mniejsze znaczenie mają poprawa funkcjonalności i wydajności gospodarki wodno-ściekowej, efektywne gospodarowanie odpadami, gospodarowanie zielenią i troska o bioróżnorodność.

⁴⁵ Zob. również ujęcie odpowiedzialności członków zarządu spółek kapitałowych w kontekście ESG: K. Piernik-Wierzbowska, *Odpowiedzialność członków zarządu spółki kapitałowej w związku z ESG i sustainability*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2024, nr 10, s. 27–39.

⁴⁶ A. Mariański, [w:] E. Walińska (red.), *Ustawa o rachunkowości. Komentarz*, 2025, Lex.

W artykule skoncentrowano się na analizie instrumentów prawnych regulujących kluczowe obszary tego oddziaływania, co w ocenie autorek uzasadnia przyjęcie normatywnego, a nie sektorowego sposobu prezentacji regulacji. Dalsze rozważania prowadzone będą w oparciu o systematykę uwzględniającą odniesienia do konkretnych ustaw oraz aktów programowo-politycznych, ze szczególnym uwzględnieniem standardów ESRS 1 (zmiana klimatu) oraz ESRS 2 (zanieczyszczenie).

Niewątpliwie działalność lotnicza, związana czy to z eksploatacją infrastruktury lotniskowej, czy z samym ruchem lotniczym wykonywanym przez statki powietrzne, zagraża środowisku naturalnemu m.in. wskutek emisji spalin i hałasu silników⁴⁷. To zaś spowodowało konieczność objęcia tej działalności szeregiem różnych regulacji prawnych. Kwestie poświęcone środowiskowym aspektom działalności lotniczej wynikają m.in. z ustaw: z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze⁴⁸, z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska⁴⁹ czy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych⁵⁰. Główna uwaga zostanie skupiona na u.p.o.ś., która reguluje zagadnienia dotyczące eksploatacji lotnisk (zarówno w wymiarze ogólnym, jak i szczególnym)⁵¹. Kwestie te zostały zawarte w dziale III *Drogi, linie kolejowe, linie tramwajowe, lotniska oraz porty* oraz w dziale V *Ochrona przed hałasem*.

Przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów zapewniają zarządzający tymi obiektami (art. 139 u.p.o.ś.). Te z kolei można podzielić na pewne regulacje ogólne (jak chociażby art. 173 czy 174 u.p.o.ś.) oraz szczególne dotyczące np. obowiązków pomiarowych związanych z eksploatacją lotniska (art. 175–179 u.p.o.ś.).

Zgodnie z art. 173 u.p.o.ś. wprowadza się ochronę przed zanieczyszczeniami powstającymi z eksploatacją lotnisk⁵² poprzez rozwiązania techniczne (pkt 1⁵³) oraz organizacyjne (pkt 2). Jak wynika z art. 174 u.p.o.ś. eksploatacja

⁴⁷ K. Biskup-Grabowska, *Rozwój rynku usług lotniczych a kwestia ochrony środowiska*, „Prawne Problemy Górnictwa i Ochrony Środowiska” 2024, nr 2, s. 1–20.

⁴⁸ Dz.U. z 2023 r., poz. 2110 ze zm. Na temat kwestii związanych z instrumentami wprowadzonymi w polskim prawie lotniczym, dotyczącymi z ograniczeniem hałasu generowanego na lotniskach, zob. szerzej: K. Biskup-Grabowska, *Hałas lotniczy jako efekt funkcjonowania infrastruktury lotniskowej*, „Prawne Problemy Górnictwa i Ochrony Środowiska” 2021, nr 1, s. 1–11.

⁴⁹ T.j. Dz.U. z 2025 r., poz. 647 ze zm., dalej jako u.p.o.ś.

⁵⁰ T.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1505 ze zm.

⁵¹ K. Biskup, „*Ekologiczne lotniska*” – regulacje prawne w przedmiocie funkcjonowania prośrodowiskowej infrastruktury lotniczej, „Problemy Transportu i Logistyki” 2017, nr 4, s. 9–17.

⁵² Z. Bukowski, *Uwarunkowania środowiskowe funkcjonowania lotnisk w ustawie prawo ochrony środowiska*, [w:] K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej w Polsce*, Bydgoszcz 2014, s. 91–100.

⁵³ Są nimi: a) zabezpieczenia akustyczne, b) zabezpieczenia przed przedostawaniem się zanieczyszczonych wód opadowych lub roztopowych będących skutkiem opadów atmosferycznych do

lotniska nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska. W odniesieniu do lotnisk warto podkreślić, że emisje polegające na wprowadzaniu gazów lub pyłów do powietrza, wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, wytwarzaniu odpadów, powodowaniu hałasu, powstające w związku z eksploatacją lotniska, co do zasady nie mogą powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny⁵⁴.

Przepisy u.p.o.ś. zakładają następujące rodzaje pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją lotniska. Mogą to być pomiary: okresowe (art. 175 ust. 1 u.p.o.ś.)⁵⁵, ciągle (art. 175 ust. 2 u.p.o.ś.)⁵⁶, wstępne (art. 175 ust. 3 u.p.o.ś.)⁵⁷, dodatkowe (art. 178 ust. 1 u.p.o.ś.). Istotną okolicznością jest ponowne dokonanie pomiarów w sytuacji przebudowy lotniska, które w istotny sposób zmienia warunki jego funkcjonowania⁵⁸. Kolejny obowiązek związany jest z ewidencjonowaniem i przechowywaniem wyników pomiarów przez 5 lat od zakończenia roku kalendarzowego, którego dotyczą⁵⁹. Winny być one przedłożone organowi ochrony środowiska⁶⁰ oraz Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, o ile pomiary te mają szczególne znaczenie dla systematycznej obserwacji zmian stanu środowiska wynikających z eksploatacji tych obiektów⁶¹.

Jak wynika z art. 178 ust. 1 u.p.o.ś., możliwe jest (w drodze decyzji) nałożenie dodatkowych obowiązków pomiarowych (ponad te określone np. w decyzji

gleby lub ziemi, c) środków umożliwiających usuwanie odpadów powstających w trakcie eksploatacji dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów.

⁵⁴ Wyjątek od tej reguły zastrzeżono w art. 174 ust. 3 u.p.o.ś.

⁵⁵ Zob. § 3 ust. 1 pkt d w zw. z § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. z 2011 r., Nr 140, poz. 824 ze zm.), dalej jako rozporządzenie z 2011 r.

⁵⁶ Zob. § 2 rozporządzenie z 2011 r. – ciągle pomiary poziomów energii środowisku dla wyznaczenia wartości poziomów hałasu w środowisku w związku z eksploatacją: 1) lotnisk, na których ma miejsce łącznie ponad 50 tys. startów, lądowań i przelotów statków powietrznych w roku kalendarzowym, niezależnie od położenia lotniska; 2) lotnisk, na których ma miejsce łącznie ponad 10 tys. startów, lądowań i przelotów statków powietrznych w roku kalendarzowym, położonych na terenie aglomeracji lub mających trasy dolotu i odlotu nad obszarami aglomeracji.

⁵⁷ Szczegółowo kwestie związane z pomiarami reguluje rozporządzenie z 2011 r.

⁵⁸ Z. Bukowski, op. cit., s. 95 i nast.

⁵⁹ Art. 175 ust. 5 u.p.o.ś. w zw. z art. 147 ust. 6 u.p.o.ś.

⁶⁰ Jak zauważa Z. Bukowski, ponad 10 lat temu nie doprecyzowano, który organ jest właściwym w tych sprawach, co wydaje się być niezrozumiałe w kontekście sankcji karnej przewidzianej w art. 350 ust. 1 u.p.o.ś. (nieprzekładanie wyników pomiarów właściwym organom). Zob. Z. Bukowski, op. cit., s. 98.

⁶¹ Art. 177 ust. 1 u.p.o.ś. oraz rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska, oraz terminów i sposobów ich prezentacji (Dz.U. z 2003 r., Nr 18, poz. 164 ze zm.).

o środowiskowych uwarunkowaniach w odniesieniu do monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko⁶²). Wydanie takiej decyzji możliwe jest wówczas, gdy przeprowadzone kontrole poziomów substancji lub energii w środowisku, które są emitowane w związku z eksploatacją obiektu, dowodzą przekraczania standardów jakości środowiska⁶³.

Stosunkowo nowym rozwiązaniem wprowadzonym ustawą z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska⁶⁴ są strategiczne mapy hałasu, które będą stanowiły podstawowe źródło danych wykorzystywanych do: informowania społeczeństwa o zagrożeniach środowiska hałasem, opracowania danych dla państwowego monitoringu środowiska; tworzenia i aktualizacji programów ochrony środowiska przed hałasem; planowania strategicznego; planowania i zagospodarowania przestrzennego⁶⁵. Sporządza się je m.in. dla głównych lotnisk co 5 lat w terminie do 30 czerwca. Obowiązek ich opracowania spoczywa na zarządzających lotniskami w oparciu o dane dotyczące poprzedniego roku kalendarzowego oraz są niezwłocznie zamieszczane na ich stronach internetowych. Przepisy przewidują elementy zarówno części opisowej (art. 118 ust. 6 u.p.o.ś.), jak i graficznej (art. 118 ust. 7 u.p.o.ś.)⁶⁶. Terminowość sporządzania map akustycznych podlega kontroli i obwarowana jest odpowiedzialnością na zasadach z art. 315f–k u.p.o.ś.

Regulacje te wprost wspierają realizację celów ESG w sektorze lotniskowym. Obowiązek prowadzenia pomiarów i ewidencji emisji, jak również sporządzania map hałasu umożliwia portom lotniczym nie tylko spełnienie wymogów prawnych, ale także włączenie tych działań w strategiczne planowanie środowiskowe zgodne z wymogami CSRD. Takie podejście pozwala na wykazanie skuteczności polityki klimatycznej lotniska, monitorowanie postępów w redukcji emisji CO₂ oraz zwiększenie transparentności wobec lokalnych społeczności i inwestorów.

Z kolei ustawa z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii⁶⁷ nie reguluje tej kwestii bezpośrednio jednak przewiduje różne systemy wsparcia dla wytwarzania energii z OZE (rozdział 4), które mogą wspierać wytwarzanie energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii np. do zasilania

⁶² Zob. art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.).

⁶³ Zob. szerzej: Ł. Dubiński, *Prawne aspekty ochrony środowiska przed hałasem związanym z eksploatacją lotniska*, [w:] K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Działalność lotnicza w Polsce*, Bydgoszcz 2015, s. 130; K. Biskup-Grabowska, *Hałas lotniczy...*, s. 1–11.

⁶⁴ Dz.U. poz. 2087.

⁶⁵ Zob. art. 118 ust. 1 u.p.o.ś.

⁶⁶ Szczegóły w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania (Dz.U. z 2024 r., poz. 255).

⁶⁷ T.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1361 ze zm.

infrastruktury lotniskowej oraz pojazdów obsługi lotniskowej. Przepisy te nie odnoszą się jednak bezpośrednio do sektora lotniczego, lecz mają charakter ogólny⁶⁸.

Odniesienie do ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁶⁹ jest szczególnie ważne, gdyż dekarbonizacja transportu lotniczego i transportu morskiego jest szczególnie trudna. Wykorzystanie energii elektrycznej w tym sektorze ma ograniczone zastosowanie i konieczne jest rozwijanie paliw alternatywnych, w tym paliw syntetycznych. Jednym z podstawowych instrumentów do którego warto nawiązać w związku z ww. ustawą jest art. 43, w świetle, którego opracowuje się Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Sprawozdanie z ich realizacji zawiera m.in. ocenę konieczności instalacji punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych należących do sieci bazowej TEN-T (art. 44 ust. 2 pkt 4). Realizacja tego typu inwestycji wynika z wymogów art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (AFIR)⁷⁰ w zakresie dotyczącym instalacji do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju. Obecnie opracowywane są Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury⁷¹, które są dokumentem strategicznym, mającym na celu wsparcie rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie drogowym, wodnym (morskim i śródlądowym), szynowym oraz lotnictwie.

Uwagę warto poświęcić również dwóm ważnym instrumentom programowo-politycznym tj. polityce rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)⁷² oraz Krajowemu planowi w dziedzinie energii i klimatu do 2030 r. (dalej jako KPEiK)⁷³.

Pierwszy z wymienionych jest dokumentem definiującym główne założenia w zakresie celów, kierunków i sposobów kreowania i realizacji rządowej polityki, w myśl zasad dotyczących polityk publicznych określonych ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁷⁴. Uwzględnia

⁶⁸ Zob. szerzej: A. Siwkowska, *Przedsięwzięcia OZE: aspekty prawne*, Warszawa 2025.

⁶⁹ T.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1289 ze zm.

⁷⁰ Dz.U. L 234 z 22.9.2023.

⁷¹ https://bip.mos.gov.pl/fileadmin/user_upload/bip/dostep_do_informacji/Ramy_rozwoju_rynku_paliw/20250110_Krajowe_Ramy.pdf (data dostępu: 19.05.2025).

⁷² Uchwała nr 228/2023 Rady Ministrów z dnia 21 listopada 2023 r. w sprawie przyjęcia „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” wraz z załącznikiem RM-06111-231-23, dalej jako polityka rozwoju lotnictwa.

⁷³ Opracowywany na podstawie art. 15 ab ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz.U. z 2024 r., poz. 266). Projekt aktualizacji: https://bip.mos.gov.pl/fileadmin/user_upload/bip/dostep_do_informacji/2024-10-11_Projekt_aKPEiK.pdf (data dostępu: 19.05.2025).

⁷⁴ Dz.U. z 2024 r., poz. 324.

kwestie prośrodowiskowe w sektorze lotniczym, mające na celu zmniejszenie negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko poprzez szereg działań mających na celu redukcję emisji, poprawę efektywności energetycznej oraz wdrażanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych. Wśród nich można wyróżnić spory nacisk na innowacyjne nowe technologie i nowe źródła napędu, wskazując np. na to, że zgodnie z Polską Strategią Wodorową do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.⁷⁵ przewiduje się uruchomienie programów pilotażowych wykorzystania wodoru i jego pochodnych w transporcie lotniczym już do 2025 r. oraz dalszy rozwój wykorzystania wodoru dla transportu lotniczego do 2030 r.⁷⁶ Wskazuje się również na pozyskiwanie energii ze źródeł alternatywnych np. elektrowni fotowoltaicznych zlokalizowanych na terenie obiektów lotniskowych.

Drugi ze wskazanych dokument, czyli KPEiK, określa cele i działania w zakresie polityki energetycznej i klimatycznej do 2030 roku. W kontekście lotnictwa KPEiK:

- a) uwzględnia cele redukcji emisji gazów cieplarnianych w lotnictwie zgodnie z unijnymi regulacjami, takimi jak EU ETS (system handlu uprawnieniami do emisji CO₂) oraz inicjatywa CORSIA (ang. *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO),
- b) wspiera wdrażanie paliw alternatywnych, takich jak zrównoważone paliwa lotnicze (ang. *Sustainable Aviation Fuels* – SAF), które mają niższy ślad węglowy niż tradycyjne paliwa lotnicze; a także zwraca uwagę na finansowanie działań związanych z produkcją paliw syntetycznych (RFNBO) w Polsce,
- c) wspiera także rozwój infrastruktury umożliwiającej wdrażanie alternatywnych paliw, np. budowę stacji tankowania wodoru czy elektrycznych systemów zasilania naziemnego,
- d) przewiduje możliwość wykorzystania funduszy krajowych i unijnych (np. Fundusz Modernizacyjny, Fundusz Innowacyjny, Krajowy Plan Odbudowy) na projekty związane z ekologicznym lotnictwem.

Ponadto dokument wspiera również implementację strategii unijnej „ReFuelEU Aviation”⁷⁷, która m.in. zobowiązuje dostawców paliw lotniczych do zapewnienia w przełomie lat 2030 i 2031 co najmniej 1% udziału paliw syntetycznych w bilansie dostarczonych na lotniska paliw. Podkreślić należy, że wdrożenie wymogów dotyczących SAF w lotnictwie unijnym, jest

⁷⁵ <https://www.gov.pl/web/klimat/polska-strategia-wodorowa-do-roku-2030> (data dostępu: 19.05.2025).

⁷⁶ Polityka rozwoju lotnictwa..., s. 190–191.

⁷⁷ Rozporządzenie PE i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (Dz.U. L 2023/2405 z 31.10.2023).

elementem programu *Fit for 55*, który przewiduje osiągnięcie celów klimatycznych Unii Europejskiej na 2030 oraz 2050⁷⁸, przy czym założono osiągnięcie redukcji CO₂ z lotnictwa o ponad 60% do 2050 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r.⁷⁹

Zakończenie

Tematyka raportowania zrównoważonego rozwoju oraz regulacje odnoszące się do tego zagadnienia ulegają ciągłym zmianom. Jak wskazano w rozważaniach, w przypadku wejścia w życie projektu OMNIBUS obowiązki dotyczące raportowania ESG mogą w niektórych przypadkach zostać przesunięte nawet do 2029 r.

Zawilość postanowień dotyczących tej tematyki, wprowadzane rozwiązania oraz wytyczne prowadzą do wniosku, że podmioty, które nie rozpoczęły jeszcze przygotowań do zestawiania wymaganych informacji, a chociażby ich usystematyzowania, mogą nie poradzić sobie z tym zadaniem.

Informacje niefinansowe mają na celu przede wszystkim wsparcie przy interpretacji danych finansowych, choć nie sposób nie zauważyć ich istotnego wkładu w dostarczaniu rzetelnych wskaźników o funkcjonowaniu jednostek zwłaszcza w aspekcie środowiskowym.

Pozytywnie należy ocenić harmonizację przepisów i ujednolicenie standardów raportowania na temat zrównoważonego rozwoju na poziomie europejskiego obszaru gospodarczego. Dotychczasowe przepisy prowadziły do dezintegracji informacji przedstawianych przez poszczególne podmioty w raportach, zatem wprowadzenie CSRD i wynikających z niej standardów ESRS było nieuniknione. Wymuszona – przez wskazane normy – transparentność daje możliwość oceny ryzyka przez potencjalnych inwestorów bądź pozyskiwania rzetelnych danych, do których dostęp społeczności lokalnych jest ograniczony. Ma to istotne znaczenie, ponieważ mamy do czynienia ze społeczeństwem informacyjnym, które wraz z rozwojem nowych technologii oczekuje swobodnego dostępu do zasobów cyfrowych. Zatem obowiązek digitalizacji przewidziany w przepisach wdrażających dyrektywę CSRD również ocenić należy pozytywnie.

Aspekty środowiskowe ujęte w raporcie ESG obejmować mają takie elementy, jak: zmiana klimatu (ESRS E1), zanieczyszczenia (ESRS E2), wodę i zasoby morskie (ESRS E3) bioróżnorodność i ekosystemy (ESRS E4) czy wykorzystanie zasobów oraz gospodarkę o obiegu zamkniętym (ESRS E5).

⁷⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation_en (data dostępu: 28.05.2025).

⁷⁹ Ibidem.

Niewątpliwie działalność lotnicza wpisuje się w obowiązek raportowania zrównoważonego rozwoju, a to chociażby przez emisję spalin czy działalność związaną z eksploatacją infrastruktury lotniskowej. Ta ostatnia będzie przedmiotem pogłębionej analizy w kolejnej pracy badawczej, która wykaże, w jaki sposób lotniska użytku publicznego wpływają na zmianę klimatu i obniżenie emisji CO₂. W tym zakresie niezbędnym będzie wykazanie złożoności zagadnienia oraz powołanie się chociażby na mechanizmy przewidziane przez polskiego ustawodawcę czy organizacje międzynarodowe w tym program CORSIA i ACA (ang. *Airport Carbon Accreditation*)⁸⁰, które ogrywają kluczową rolę w redukcji emisji w lotnictwie.

Raportowanie zrównoważonego rozwoju, mimo złożonego procesu oraz dodatkowych kosztów, jakie generuje, przynosi branży lotniczej liczne korzyści. Instrument ten sprzyja zarządzaniu ryzykiem, zapewnieniu zgodności z obowiązującymi regulacjami prawnymi oraz poprawie efektywności operacyjnej. Ponadto badania prowadzone w Stanach Zjednoczonych wskazują na to, że wdrażanie tego rodzaju raportowania przyczynia się do wzmacniania relacji zarówno z lokalnymi społecznościami, jak i uczestnikami rynku kapitałowego, a także do zwiększenia konkurencyjności lotnisk na rynku międzynarodowym⁸¹. Wprowadzenie obowiązku raportowania sprzyja stymulowaniu innowacji technologicznych oraz wdrażaniu nowych rozwiązań w zakresie zielonej energii, czego przykładem są inicjatywy podejmowane obecnie przez zarządzających lotniskami realizujących strategie ESG⁸². Mają one na celu dostosowanie się do ram regulacyjnych, a w konsekwencji przygotowanie raportu ESG zgodnego z wymaganiami stawianym podmiotom będącym lotniskami użytku publicznego. Raporty ESG, które zostaną opracowane przez zarządzających lotniskami, muszą zostać poddane rzetelnej analizie, co może potencjalnie stanowić podstawę do formułowania rekomendacji dotyczących wdrażania rozwiązań sprzyjających ochronie środowiska. Przyjmując takie ujęcie, instrument ten mógłby pełnić w przyszłości istotną rolę w kształtowaniu bardziej odpowiedzialnego oraz niskoemisyjnego modelu europejskiego transportu lotniczego. Niemniej jednak ocena jego rzeczywistej skuteczności wymagać będzie dalszych badań empirycznych.

Oprócz pozytywnych wniosków należy również nawiązać do negatywnego aspektu, który wiąże się z faktem opóźnień w transpozycji postanowień

⁸⁰ <https://www.airportcarbonaccreditation.org> (data dostępu: 28.05.2025).

⁸¹ Zob. szerzej: S. Hubbard, *Environmental social governance (ESG) reporting for large US airports*, „Sustainability” 2025, vol. 17(11), s. 1, <https://www.mdpi.com/2071-1050/17/11/4832> (data dostępu: 2.01.2026).

⁸² *Strategia ESG grupy kapitałówek PLL LOT*, <https://www.lot.com/pl/pl/corporate/esg> (data dostępu 2.02.2026); *Strategia ESG CPK 2025–2032+*, <https://www.cpk.pl/pl/strategia-rozwoju-i-strategia-esg-centralnego-portu-komunikacyjnego> (data dostępu: 2.01.2026); *Raporty zrównoważonego rozwoju Kraków Airport*, <https://www.krakowairport.pl/pl/firma/lotnisko/spolka/zrownowazony-rozwoj/raporty-zrownowazonego-rozwoju> (data dostępu: 2.01.2026).

nakładających zobowiązania na Rzeczpospolitą Polską. Powyższe prowadzi do zasadności sformułowania postulatów *de lege ferenda*, które zmierzałyby do poprawy przejrzystości procesu legislacyjnego czy chociażby lepszej koordynacji instytucjonalnej. Mogłoby to zostać osiągnięte poprzez przyspieszenie konsultacji projektów ustaw wdrażających prawo unijne, czy w przypadku omawianego zagadnienia stworzenie grupy roboczej nakierunkowanej na wdrażanie aktów prawnych ESG. Poczucie pewności obywateli wobec prawa osłabiają również częste i głębokie zmiany przepisów obowiązujących w tej dziedzinie.

Wykaz literatury

- Bednarek J. (red.), *ESG – przewodnik po regulacjach prawnych*, C.H. Beck, Warszawa 2023.
- Berniak-Woźny J., Gosek M., *Zielona ścieżka sukcesu: praktyczny przewodnik dla małych i średnich firm w zarządzaniu środowiskowym*, Onepress, Warszawa 2025.
- Biskup K., „Ekologiczne lotniska” – regulacje prawne w przedmiocie funkcjonowania prośrodowiskowej infrastruktury lotniczej, „Problemy Transportu i Logistyki” 2017, nr 4.
- Biskup-Grabowska K., *Hałas lotniczy jako efekt funkcjonowania infrastruktury lotniskowej*, „Prawne Problemy Górnictwa i Ochrony Środowiska” 2021, nr 1.
- Biskup-Grabowska K., *Rozwój rynku usług lotniczych a kwestia ochrony środowiska*, „Prawne Problemy Górnictwa i Ochrony Środowiska” 2024, nr 2.
- Bukowski Z., *Uwarunkowania środowiskowe funkcjonowania lotnisk w ustawie prawo ochrony środowiska*, [w:] K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej w Polsce*, Wyd. UKW, Bydgoszcz 2014.
- Chomać-Pierzecka E., Brzezińska A., *Rola kontroli raportu ESG przez biegłego rewidenta w świetle koncepcji zrównoważonego rozwoju*, [w:] E. Chomać-Pierzecka (red.), *Przemiany społeczno-gospodarcze w zrównoważonym rozwoju. Szanse i zagrożenia*, Wyd. Akademia im. Jakuba z Paradyża, Gorzów Wielkopolski 2025.
- Czech E., Nazarko N., *Obowiązek raportowania w zakresie zrównoważonego rozwoju w kontekście ograniczenia prawa do informacji o środowisku i jego ochronie*, „Prawne Problemy Górnictwa i Ochrony Środowiska” 2024, nr 1.
- Dubiński Ł., *Prawne aspekty ochrony środowiska przed hałasem związanym z eksploatacją lotniska*, [w:] K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Działalność lotnicza w Polsce*, Wyd. UKW, Bydgoszcz 2015.
- Dyczkowska J. (red.), *European sustainability reporting standards in action: context, implementation, ramifications*, Wyd. UW, Wrocław 2025.
- Fellner R., *Technologie i infrastruktura lotnicza w realizacji celów polityki energetyczno-klimatycznej Unii Europejskiej*, [w:] *Ochrona środowiska i ekologia*, https://www.researchgate.net/publication/305567870_TECHNOLOGIE_I_INFRASTRUKTURA_LOTNICZA_W_REALIZACJI_CELOW_POLITYKI_ENERGETYCZNO-KLIMATYCZNEJ_UNII_EUROPEJSKIEJ
- Godlewska J., Lulewicz-Sas A., Zielińska A., *Raportowanie ESG z uwzględnieniem założeń gospodarki o obiegu zamkniętym*, „Marketing i Rynek” 2023, t. XXX, nr 11.

- Hajos-Iwańska A., Wyřebkowska L., Wyřebkowski M., *ESG. Wdrażanie wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju*, C.H. Beck, Warszawa 2025.
- Hubbard S., *Environmental social governance (ESG) reporting for large US airports*, „Sustainability” 2025, vol. 17(11), <https://www.mdpi.com/2071-1050/17/11/4832>.
- Jaferník H., *Stan środowiska naturalnego w rejonie portu lotniczego i jego wpływ na bezpieczeństwo lotów*, [w:] *Ochrona środowiska i ekologia*, https://www.researchgate.net/publication/305567870_TECHNOLOGIE_I_INFRASTRUKTURA_LOTNICZA_W_REALIZACJI_CELOW_POLITYKI_ENERGETYCZNO-KLIMATYCZNEJ_UNII_EUROPEJSKIEJ_TECHNOLOGIES_AND_AVIATION_INFRASTRUCTURE_TOWARDS_ACHIEVING_ENERGY_AND_CLIMAT_POLICY_OF_EUR.
- Kos M.M., *Nowe regulacje dotyczące raportowania niefinansowego z perspektywy przedsiębiorców*, „Radca Prawny” 2024, nr 4(41).
- Li T.-T., Wang K., Sueyoshi T., Wang D.D., *ESG: research progress and future prospects*, <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/21/11663>.
- Majchrzak I., Nadolna B., Rydzewska M., *Wymagania legislacyjne a praktyki w zakresie ujawniania informacji środowiskowych w raportowaniu ESG wybranych spółek giełdowych branży energetycznej i chemicznej*, [w:] E. Chomać-Pierzecka (red.), *Przemiany społeczno-gospodarcze w zrównoważonym rozwoju. Szanse i zagrożenia*, Wyd. Akademia im. Jakuba z Paradyża, Gorzów Wielkopolski 2025.
- Maruszkín R., *CSRD – kolejny krok UE w kierunku realizacji idei ESG*, 2023, Lex.
- Milewska A., *Nowy obowiązek sprawozdawczy z zakresu zrównoważonego rozwoju*, 2025, Legalis.
- Oczyp P., *Praktycznie o ESG. Przewodnik raportowania zrównoważonego rozwoju*, Wydawca Go Responsible Przemysław Oczyp, Warszawa 2025.
- Piernik-Wierzbowska K., *Odpowiedzialność członków zarządu spółki kapitałowej w związku z ESG i sustainability*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2024, nr 10.
- Siwkowska A., *Przedsięwzięcia OZE: aspekty prawne*, C.H. Beck, Warszawa 2025.
- Ślazińska-Kluczek D., *Regulacje ESG jako element ujednolicania raportowania kwestii ESG przez przedsiębiorstwa ze szczególnym uwzględnieniem wymogów wprowadzonych przez ESRS*, „Nauki Ekonomiczne” 2024, t. 39.
- Walas-Ryba J., *Raportowanie ESG – przewodnik po nowych obowiązkach przedsiębiorstw*, C.H. Beck, Warszawa 2025.
- Walińska E. (red.) *Ustawa o rachunkowości. Komentarz*, 2025, Lex.
- Wyrwich-Płotka S., Pisz I., *Zarządzanie ryzykiem jako kluczowy element raportowania ESG zgodnie z dyrektywą CSRD z perspektywy ogniw łańcucha dostaw*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2024, nr 68(5).

Summary

ESG – non-financial reporting obligations and environmental activities of airports

Keywords: administrative law, sustainable development, environmental protection, airports.

The issue in question is multifaceted and complex. Additionally, it is constantly subject to change and modification. The purpose of this article is to present the general legal background and assess the compliance of regulations

in force in the Republic of Poland with European regulations, as well as to highlight the role of airports in environmental protection. This, in turn, is intended to serve as an introduction to further research that will focus on legal standards specifically related to public airports and on ESG reports to be published by these entities in the coming years, in a strict environmental context. The analyses carried out made it possible to assess the introduced regulations and reporting standards, highlighting the positive effects of their harmonisation and standardisation. The transparency enforced by the rules in question also creates the possibility of more effective risk assessment by potential investors. During the deliberations, it was clearly demonstrated that aviation activities fall within the scope of reporting obligations in the area of sustainable development. However, in addition to the positive conclusions, it is also important to note the negative aspect, which is the delay in transposing the provisions imposing specific obligations on the Republic of Poland. As a result, proposals were made *de lege ferenda* to expedite consultations on draft laws implementing EU law and to consider establishing a working group responsible for coordinating the implementation of ESG legislation. The article uses a dogmatic-legal method to systematically capture, as well as interpret, the applicable legal provisions on ESG reporting.