



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

Strasbūrā, 2023. gada 18. oktobrī
(OR. en)

2021/0205 (COD)
LEX 2265

PE-CONS 29/1/23
REV 1

TRANS 189
AVIATION 108
ENV 494
ENER 236
IND 243
COMPET 439
ECO 40
RECH 181
CLIMA 240
RELEX 605
CODEC 873

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA
PAR VIENLĪDZĪGU KONKURENCES APSTĀKĻU NODROŠINĀŠANU
ILGTSPĒJĪGAM GAISA TRANSPORTAM (*REFUELEU AVIATION*)

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
REGULA (ES) 2023/...**

(2023. gada 18. oktobris)

**par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu
ilgtspējīgam gaisa transportam (*ReFuelEU Aviation*)**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru²,

¹ OV C 105, 4.3.2022., 134. lpp.

² Eiropas Parlamenta 2023. gada 13. septembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2023. gada 9. oktobra lēmums.

tā kā:

- (1) Pēdējās desmitgadēs gaisa transportam ir bijusi izšķirīga nozīme Savienības ekonomikā un Savienības iedzīvotāju ikdienas dzīvē, jo tas ir viens no Savienības ekonomikas vissekmīgākajiem un dinamiskākajiem sektoriem. Tas ir bijis spēcīgs ekonomikas izaugsmes, nodarbinātības, tirdzniecības un tūrisma, kā arī savienojamības un mobilitātes virzītājspēks gan uzņēmumu, gan iedzīvotāju labā, un viens no galvenajiem savienojumu nodrošinātājiem starp tālākajiem reģioniem un kontinentu, jo īpaši Savienības gaisa transporta tirgū. Gaisa pārvadājumu pakalpojumu apjoma pieaugums ir ievērojami veicinājis savienojamības uzlabošanos, kohēzijas palielināšanos un reģionālo atšķirību mazināšanos Savienībā, jo īpaši attiecībā uz perifēriem, tālākiem, mazapdzīvotiem un salu reģioniem, kā arī ar trešām valstīm un lielā mērā sekmējis Savienības ekonomiku.

- (2) Kopš 2020. gada gaisa transporta nozare ir viena no Covid-19 krīzes vissmagāk skartajām nozarēm. Paredzams, ka tuvākajos gados gaisa satiksme pakāpeniski atsāksies un atjaunosies līdz pirmskrīzes līmenim. Atbilstoši Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) aplēsēm saskaņā ar tās prognozi pēc Covid-19 pandēmijas intensīvas satiksmes scenārija gadījumā pasažieru plūsmas pieaugums Eiropā līdz 2050. gadam sasniegs līdz 3,1 % gadā un kravu satiksmes pieaugums sasniegs līdz pat 2,4 % gadā. Vienlaikus gaisa transporta radītās emisijas kopš 1990. gada ir palielinājušās, un pēc pandēmijas pārvarēšanas varētu atsākties emisiju pieauguma tendence. Tāpēc ir sevišķi svarīgi sagatavoties nākotnei un veikt nepieciešamos pielāgojumus, nodrošinot labi funkcionējošu gaisa transporta nozari, kas palīdz pilnībā sasniegt Savienības klimata mērķus un kam raksturīgs augsts savienojamības, pieejamības cenas ziņā, drošuma un drošības līmenis. Savienība ir noteikusi juridiskas saistības saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119¹ nolūkā panākt klimatneitralitāti vēlākais līdz 2050. gadam un līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Lai to panāktu, visām ekonomikas nozarēm, tostarp transporta nozarei, ir strauji jāveic dekarbonizācijas pasākumi. Gaisa transporta nozarē tas nozīmē, ka ir būtiski jāpalielina ilgtspējīgu aviācijas degvielu (*SAF*) ražošana, piegāde un izmantošana.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

- (3) Savienības gaisa transporta nozares funkcionēšanu nosaka tās pārrobežu raksturs visā Savienībā un tās globālā dimensija. Aviācijas tirgus ir viens no visintegrētākajiem sektoriem iekšējā tirgū, un to reglamentē vienoti noteikumi par piekļuvi tirgum un darbības nosacījumiem. Savienības ārpolitiku gaisa transporta jomā reglamentē noteikumi, kas pasaules mērogā izstrādāti *ICAO* un visaptverošos daudzpusējos vai divpusējos nolīgumos starp Savienību vai tās dalībvalstīm un trešām valstīm. Tāpēc ir svarīgi, lai Savienība atbalstītu starptautiska, daudzpusēja vai divpusēja līmeņa centienus veicināt vērīgu pieeju un konvergenci attiecībā uz *SAF* izmantošanu, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus starptautiskā mērogā.
- (4) Gaisa transporta tirgū globālā un Savienības mērogā valda spēcīga konkurence starp ekonomikas dalībniekiem, un tiem ir nepieciešami vienlīdzīgi konkurences apstākļi. Gaisa transporta tirgus un tā dalībnieku stabilitāte un labklājība balstās uz skaidru un saskaņotu politikas satvaru, kas ļauj gaisa kuģu ekspluatantiem, lidostām un citiem aviācijas nozares dalībniekiem darboties uz vienlīdzīgu noteikumu un iespēju pamata, tā veidojot dinamisku nozari un radot darba iespējas. ES iekšējie lidojumi lielā mērā ir daļa no globāliem maršrutiem, kas iekļauti globālā gaisa transporta tirgū. Tas pats attiecas uz maršrutiem no trešām valstīm uz galamērķa trešām valstīm ar starpsavienojumu Eiropas lidostās. Ja rodas tirgus izkropļojumi, gaisa kuģu ekspluatanti vai lidostas saskaras ar risku nonākt neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar iekšējiem vai ārējiem konkurentiem. Tādējādi gaisa transporta nozare var zaudēt konkurētspēju, pakļaujot riskam gaisa transporta nozares uzņēmumus un darbvietas, un iedzīvotāji un uzņēmumi var zaudēt gaisa satiksmes savienojumu un transporta izvēles iespējas.

- (5) Sevišķi svarīgi ir visā Savienības gaisa transporta tirgū nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecībā uz aviācijas degvielu, kas veido būtisku daļu no gaisa kuģu ekspluatantu izmaksām, vienlaikus ar *SAF* sekmēšanu veicinot gaisa transporta dekarbonizāciju. Aviācijas degvielas cenu atšķirības var ietekmēt gaisa kuģu ekspluatantu ekonomiskos rādītājus un negatīvi ietekmēt konkurenci tirgū. Augstāku aviācijas degvielas cenu tiešā ietekmē palielinoties galapatēriņa cenām, samazinātos reģionu savienojamība, iedzīvotāju mobilitāte un gaisa transporta nozares konkurētspēja, kā arī mobilitāte. Ja pastāv aviācijas degvielas cenu atšķirības starp dažādām Savienības lidostām vai starp Savienības lidostām un trešu valstu lidostām, tas var mudināt gaisa kuģu ekspluatantus ekonomisku apsvērumu dēļ pielāgot degvielas uzpildes stratēģijas. Liekas degvielas uzpilde palielina gaisa kuģu degvielas patēriņu un rada nevajadzīgas siltumnīcefekta gāzu emisijas. Gaisa kuģu ekspluatantu piekopta liekas degvielas uzpilde attiecīgi apdraud Savienības centienus vides aizsardzības jomā. Daži gaisa kuģu ekspluatanti var izmantot aviācijas degvielas izdevīgās cenas savā valstī kā priekšrocību konkurencē ar citiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas apkalpo līdzīgus maršrutus. Tas var negatīvi ietekmēt gaisa transporta nozares konkurētspēju, radot tirgus izkropļojumus un kaitējot gaisa satiksmes savienojamībai. Šai regulai būtu jānosaka pasākumi šādas prakses novēršanai, lai izvairītos no nevajadzīga kaitējuma videi, kā arī lai atjaunotu un saglabātu godīgas konkurences apstākļus Savienības gaisa transporta tirgū.

- (6) Kopējās transporta politikas galvenais mērķis ir ilgtspējīga attīstība. Tas prasa integrētu pieeju, kas vērsta uz to, lai nodrošinātu Savienības transporta sistēmu efektīvu darbību, ņemot vērā sociālos standartus un vidiskos mērķus. Gaisa transporta ilgtspējīgas attīstības labad ir jāievieš pasākumi, tostarp ekonomikas instrumenti, kuru mērķis ir samazināt oglekļa emisijas no gaisa kuģiem, kas izlido no Savienības lidostām, un izveidot *SAF* ražošanas un piegādes tirgu. Šādiem pasākumiem būtu jāveicina Savienības klimata mērķu sasniegšana līdz 2030. un 2050. gadam.
- (7) Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojums "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni" nosaka turpmāko rīcību, lai panāktu Savienības transporta sistēmas zaļo un digitālo pārveidi un uzlabotu tās noturību. Gaisa transporta nozares dekarbonizācija ir nepieciešams un sarežģīts process, jo īpaši īstermiņā. Tehnoloģiju attīstība, kas noris saskaņā ar Eiropas un valstu aviācijas pētniecības un inovācijas programmām, un nepārprotama aviācijas nozares apņēmība pēdējās desmitgadēs ir palīdzējusi ievērojami samazināt emisijas. Tomēr gaisa satiksmes apjoma pieaugums pasaulē ir apsteidzis nozares emisiju samazinājumus. Lai gan paredzams, ka jaunās tehnoloģijas, tostarp ar elektroenerģiju vai ūdeņradi darbināmu bezemisiju gaisa kuģu izstrāde, nākamajās desmitgadēs palīdzēs samazināt tuvsatiksmes aviācijas atkarību no fosilās enerģijas un tām vidējā termiņā un ilgtermiņā var būt svarīga nozīme komerciālajā aviācijā, *SAF* ir daudzsolis risinājums, kas gan tuvākajā laikā, gan vidējā termiņā un ilgtermiņā ļautu īstenot būtisku dekarbonizāciju visā lidojumu diapazonā. Tomēr pašlaik šis potenciāls lielākoties ir neizmantots un tam vajadzīgs atbalsts.

- (8) Princips "energoefektivitāte pirmajā vietā" ir īstenots gaisa transporta nozarē. Energoefektīvāku dzinēju ieviešana palīdz samazināt lidojumu vidisko pēdu un arī ļauj resursu ziņā efektīvāk izmantot *SAF*.
- (9) *SAF* ir aviācijas degvielas, kas satur šķidrās analogiskās degvielas, kuras ir pilnībā savstarpēji aizvietošanas ar tradicionālām aviācijas degvielām un savietojamas ar esošajiem gaisa kuģu dzinējiem. Pasaules mērogā izmantošanai civilajā un militārajā aviācijā ir sertificēti vairāki *SAF* ražošanas paņēmieni. *SAF* tehnoloģiskās gatavības pakāpe jau ļoti drīz piešķirs tām lielu nozīmi gaisa transporta radīto emisiju samazināšanā. Paredzams, ka vidējā termiņā un ilgtermiņā tās veidos lielu daļu aviācijas degvielu struktūras. Turklāt, pamatojoties uz attiecīgiem starptautiskiem degvielas standartiem un atbalstu šo standartu izstrādei, *SAF* varētu veicināt aromātisko savienojumu satura samazināšanu ekspluatantu izmantotajā galīgajā degvielā, tādējādi palīdzot samazināt citas emisijas papildus CO₂ emisijām. Citas aviācijas degvielas, piemēram, elektroenerģija vai ūdeņradis, ir daudzsolos tehnoloģijas, un paredzams, ka tās pakāpeniski veicinās gaisa transporta dekarbonizāciju, sākot ar tuvsatiksmes lidojumiem. Šī regula var vēl vairāk paātrināt minēto tehnoloģiju zinātnisko izstrādi un ieviešanu, kā arī veicināt ar tām saistīto komerciālo inovāciju, ļaujot ekonomikas dalībniekiem apsvērt šīs tehnoloģijas, kad tās būs pilnībā izstrādātas un komerciāli pieejamas. Tas arī palielinās tirgus noteiktību un prognozējamību un stimulēs investīcijas šajās nepieciešamajās jaunajās tehnoloģijās.

- (10) Pakāpeniska *SAF* ieviešana Savienības gaisa transporta tirgū aviosabiedrībām radīs papildu izmaksas par degvielu, jo šādas degvielas ražošanas tehnoloģijas pašlaik izmaksā dārgāk nekā tradicionālo aviācijas degvielu ražošana. Paredzams, ka tas saasinās Savienības gaisa transporta tirgū jau pastāvošās ar vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem saistītās problēmas attiecībā uz aviācijas degvielām un radīs turpmākus gaisa kuģu ekspluatantu un lidostu konkurences izkropļojumus, arī saistībā ar to, ka Savienība un tās dalībvalstis īsteno *ICAO* Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu (*CORSIA*) saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2020/954¹ un ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK², kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2023/958³. Izejvielu pieejamība un *SAF* ražošanas jauda ir ierobežota. Pastiprināta konkurence par ierobežoti pieejamām izejvielām varētu izraisīt piegādes deficītu un tirgus izkropļojumus un tādējādi negatīvi ietekmēt aviācijas nozares konkurētspēju kopumā. Šai regulai būtu jāveic pasākumi, kuru mērķis ir, nosakot visā Savienībā saskaņotas prasības, novērst to, ka *SAF* ieviešana negatīvi ietekmē aviācijas nozares konkurētspēju.

¹ Padomes Lēmums (ES) 2020/954 (2020. gada 25. jūnijs) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz paziņojumu par brīvprātīgu dalību Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmā (*CORSIA*) no 2021. gada 1. janvāra un par izvēlēto risinājumu lidmašīnu ekspluatantu emisiju izlīdzināšanas prasību aprēķināšanai periodā no 2021. līdz 2023. gadam (OV L 212, 3.7.2020., 14. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/958 (2023. gada 10. maijs), ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā un globālā tirgus pasākuma pienācīgu īstenošanu (OV L 130, 16.5.2023., 115. lpp.).

- (11) Pasaules līmenī *SAF* reglamentē un definē *ICAO*, valstīm vienojoties par sīki izstrādātām ilgtspējas, izsekojamības un uzskaites prasībām, kas piemērojamas tādu sertificētu *SAF* ražošanas paņēmieniem, kuras izmanto lidojumos, uz ko attiecas *CORSIA*. Lai gan *CORSIA* ir iestrādāti stimuli un *SAF* tiek uzskatītas par pamatelementu *ICAO* 41. asamblejā 2022. gada oktobrī pieņemtā starptautiskās aviācijas ilgtermiņa centienu mērķa (*LTAG – Long-Term Aspiration Goal*) – līdz 2050. gadam panākt oglekļneitralitāti – īstenošanas iespēju izpētē, pašlaik nav obligātas shēmas, kas attiektos uz *SAF* izmantošanu starptautiskajos lidojumos. Visaptveroši daudzpusēji vai divpusēji gaisa transporta nolīgumi starp Savienību vai tās dalībvalstīm un trešām valstīm parasti ietver noteikumus par vides aizsardzību. Tomēr pagaidām šādi noteikumi līgumslēdzējām pusēm neuzliek nekādas saistošas prasības attiecībā uz *SAF* izmantošanu.

- (12) Lai globālajā gaisa transporta tirgū novērstu konkurences izkropļojumus, kas varētu izraisīt tādu satiksmes plūsmu zudumu, kurās savienojumus nodrošina Savienības lidostas, kā arī oglekļa emisiju pārvirzi un lai izveidotu *SAF* globālo tirgu, Savienībai vajadzētu uzņemties pasaulē vadošu lomu pārejā uz *SAF* izmantošanu, iesaistīties starptautiskās sarunās, lai saskaņotu *SAF* definīcijas un standartus, un veicināt *SAF* ražošanas, izmantošanas un uzpildes noteikumu starptautisko konvergenci. Komisijai un dalībvalstīm būtu jāturpina centieni *ICAO* attiecībā uz vērienīgu globālu satvaru *SAF* ražošanai un izmantošanai. Turklāt Komisijai būtu regulāri jānovērtē, vai šīs regulas noteikumi nerada nelabvēlīgu ietekmi uz Savienības gaisa transporta tirgus darbību, nozares konkurētspēju, gaisa pārvadātāju un gaisa satiksmes mezglu vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem starptautiskā kontekstā un iespējamām maršrutu izmaiņām, kuru rezultātā notiktu oglekļa emisiju pārvirze, un attiecīgā gadījumā būtu jāierosina līdzekļi šādas nelabvēlīgas ietekmes novēršanai.

- (13) Savienības līmenī vispārīgi noteikumi par atjaunīgajiem energoresursiem transporta nozarē ir noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001¹. Šāds horizontāls starpnozaru tiesiskais regulējums līdz šim nav pietiekami efektīvi veicinājis gaisa transporta pāreju no fosilajām degvielām uz *SAF*. Direktīva (ES) 2018/2001 un tās priekšgājējā noteica visaptverošus mērķrādītājus visiem transporta veidiem, kas jāapgādā ar atjaunīgām degvielām. Tā kā aviācija ir salīdzinoši mazs degvielu tirgus, kuras vajadzībām atjaunīgo degvielu ražošana izmaksā dārgāk salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem un kura darbojas ļoti konkurētspējīgā un integrētā Savienības gaisa transporta tirgū, tiesiskais regulējums būtu jāpapildina ar īpaši aviācijai paredzētiem pasākumiem, kas efektīvi veicinātu *SAF* izvēršanu. Turklāt valstu tiesību akti, kas transponē Direktīvu (ES) 2018/2001, var radīt risku, ka Savienības gaisa transporta tirgū izveidojas būtiska sadrumstalotība, ja valstu noteikumos par *SAF* tiktu noteikti ļoti atšķirīgi mērķrādītāji. Paredzams, ka tas vēl vairāk saasinātu ar vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem saistītās problēmas gaisa transporta nozarē.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

- (14) Tāpēc Savienības gaisa transporta tirgus vajadzībām ir jāparedz vienoti noteikumi, kas papildinātu Direktīvu (ES) 2018/2001 un ļautu sasniegt tās vispārējos mērķus, pievēršoties konkrētām vajadzībām un prasībām, kuras raksturīgas Savienības gaisa transporta tirgum, un veicinot *SAF*. Šīs regulas mērķis it īpaši ir izvairīties no Savienības gaisa transporta tirgus sadrumstalotības, novērst iespējamus ekonomikas dalībnieku konkurences izkropļojumus vai gaisa kuģu ekspluatantu piekoptu negodīgu praksi, kuras nolūks ir izvairīties no izmaksām saistībā ar degvielas uzpildi, un vienlaikus sekmēt *SAF* izstrādi Savienībā. Mērķorientēts atbalsts un finansējums Savienības un valstu līmenī, kā arī publiskā un privātā sektora partnerības var papildināt šo regulu turpmāk, lai uzlabotu *SAF* pieejamību un pieņemamību cenas ziņā un vēl vairāk paātrinātu *SAF* piegādi un izmantošanu. Tomēr šai regulai nebūtu jāskar pienākumi, kas noteikti Direktīvā (ES) 2018/2001; dalībvalstis var pieprasīt izmantot attiecīgās degvielas, ko aptver šī regula, lai sasniegtu minētajā direktīvā noteiktos mērķus un uzdevumus, ievērojot minētās direktīvas nosacījumus un ierobežojumus.

- (15) Pirmkārt, šis regulas mērķis ir izstrādāt regulējumu, kas ļauj atjaunot un saglabāt vienlīdzīgu konkurences apstākļus Savienības gaisa transporta tirgū attiecībā uz aviācijas degvielu izmantošanu. Šādam regulējumam būtu Savienības mērogā jānovērš prasību atšķirības, kuras vairotu degvielas uzpildes praksi, kas izkropļo konkurenci starp gaisa kuģu ekspluatantiem vai nostāda dažas Savienības lidostas neizdevīgākā konkurences situācijā salīdzinājumā ar citām lidostām. Otrkārt, tās mērķis ir piemērot Savienības gaisa transporta tirgum stingrus noteikumus, kas nodrošinātu, ka Savienības lidostās var pakāpeniski palielināt *SAF* īpatsvaru, nekaitējot Savienības gaisa transporta tirgus konkurētspējai.
- (16) Ir ļoti svarīgi paredzēt visā iekšējā tirgū saskaņotus noteikumus, tos tieši un vienādi piemērojot gaisa transporta tirgus dalībniekiem, no vienas puses, un aviācijas degvielu tirgus dalībniekiem, no otras puses. Direktīvā (ES) 2018/2001 noteiktais visaptverošais regulējums būtu jāpapildina ar *lex specialis*, ko piemēro gaisa transportam. Tajā būtu jāiekļauj pakāpeniski pieaugošs minimālais īpatsvars *SAF* piegādei. Šāds minimālais īpatsvars būtu rūpīgi jādefinē, ņemot vērā labi funkcionējoša Savienības gaisa transporta tirgus mērķus, nepieciešamību dekarbonizēt gaisa transporta nozari un *SAF* nozares pašreizējo stāvokli.

- (17) Šī regula būtu jāpiemēro gaisa kuģiem, kas darbojas civilajā aviācijā un veic komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus. Tā nebūtu jāpiemēro tādiem gaisa kuģiem kā militārie gaisa kuģi un lidojumiem, kas paredzēti tikai humanitāriem, brīvprātīgas vai piespiedu repatriācijas un atgriešanas, tostarp atpakaļuzņemšanas nolūkiem, glābšanas, katastrofu seku likvidēšanas vai medicīniskiem nolūkiem, kā arī muitas, policijas un ugunsdzēsības operācijām. Patiešām, lidojumi, kas tiek veikti šādos apstākļos, ir izņēmuma rakstura lidojumi, un tādējādi tos ne vienmēr var plānot tāpat kā standarta komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus. Ņemot vērā šādu lidojumu būtību, ne vienmēr varētu būt iespējams izpildīt šajā regulā paredzētos pienākumus, jo tas varētu radīt nevajadzīgu slogu. Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā Savienības aviācijas tirgū, šai regulai būtu jāattiecas uz iespējami vislielāko daļu komerciālās gaisa satiksmes, ko veic no lidostām, kuras atrodas Savienības teritorijā. Vienlaikus un nolūkā nodrošināt gaisa satiksmes savienojamību Savienības iedzīvotāju, uzņēmumu un reģionu labā, ir svarīgi izvairīties no pārmērīga sloga uzlikšanas gaisa pārvadājumiem mazās lidostās. Būtu jānosaka pasažieru gaisa pārvadājumu un kravu gaisa pārvadājumu apjoma ikgadējā robežvērtība, kuru nepārsniedzot lidostām šī regula nebūtu piemērojama; tomēr regulas darbības jomai būtu jāaptver vismaz 95 % no kopējās satiksmes, ko veic no lidostām, kas atrodas Savienības teritorijā. To pašu iemeslu dēļ būtu jānosaka robežvērtība, lai no darbības jomas izslēgtu gaisa kuģu ekspluatantus, kuri ir atbildīgi par ļoti nelielu skaitu reisus, kas izlido no lidostām Savienības teritorijā.

Tomēr, lai sasniegtu vērienīgākus mērķus, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai nolemt, ka šī regula attiecas uz to teritorijā esošu lidostu, kas nenasniedz šajā regulā noteiktās robežvērtības vai kas atrodas tālākā reģionā, kā definēts Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 349. pantā. Lidostai, kas atrodas Savienības teritorijā un nenasniedz šajā regulā noteiktās robežvērtības vai atrodas tālākos reģionos, vajadzētu būt iespējai lūgt attiecīgajām kompetentajām iestādēm uzskatīt to par Savienības lidostu un attiecināt uz to šo regulu. Turklāt personai, kas veic komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus un kura nenasniedz šajā regulā noteiktās robežvērtības, vai personai, kas veic lidojumus, kuri nav komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumi un kuros izmanto aviācijas turbīnu degvielas, vajadzētu būt iespējai nolemt, ka šajā regulā to uzskata par gaisa kuģa ekspluatantu un tāpēc uz to attiecas šī regula, vai ka šī regula attiecas uz tās nekomerciālo gaisa pārvadājumu lidojumiem.

- (18) Starptautiskie aviācijas degvielas standarti nosaka, kādus tradicionālo aviācijas degvielu veidus var kombinēt vai jaukt ar *SAF*, un tas ietekmē šīs regulas piemērojamību attiecībā uz aviācijas degvielām. Turklāt aviācijas degvielu definīcija attiecas tikai uz analogiskām degvielām, un tāpēc tā neietver ne ūdeņradi, ne elektroenerģiju, ko izmanto gaisa kuģu darbināšanai. Tāpēc aviācijas degvielas piegādātāju, Savienības lidostu vadības dienestu un gaisa kuģu ekspluatantu pienākumi attiecas uz analogiskām degvielām visos gadījumos, kad ir atsauce uz aviācijas degvielām, izņemot ūdeņradi vai elektroenerģiju.
- (19) Ir svarīgi, lai no šīs regulas izrietošās saistības nesamērīgi neietekmētu mazāk savienotos Eiropas reģionus, piemēram, salu un tālākos reģionus, kuri bieži vien ir atkarīgi no gaisa satiksmes kā vienīgās savienojuma iespējas, un lai šiem reģioniem būtu nodrošināta piekļuve pirmās nepieciešamības precēm un pakalpojumiem. Lai palīdzētu saglabāt gaisa satiksmes savienojumu pieejamību reģionos, kuros ir mazāk citu transporta iespēju, būtu jāpievērš uzmanība šīs regulas noteikumu iespējamajai ietekmei uz to gaisa satiksmes maršrutu, kuri savieno attālus Savienības reģionus ar citiem Savienības reģioniem, pieejamību cenas ziņā, konkurētspēju un iespējamo cenu kāpumu.

- (20) Lai apmierinātu nākotnes vajadzības, būtu jāveicina tādu *SAF* izstrāde un izvēršana, kurām piemīt liels ilgtspējas, komercgatavības un inovācijas un izaugsmes potenciāls. Tādējādi būtu jāatbalsta inovatīva un konkurētspējīga tirgus izveide *SAF* jomā un jānodrošina pietiekama *SAF* piegāde aviācijai īstermiņā un ilgtermiņā, lai veicinātu Savienības transporta dekarbonizācijas ieceru īstenošanu, vienlaikus stiprinot Savienības centienus panākt augstu vides aizsardzības līmeni. Stimuli nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu izmantošanai transportā, kas piešķirti saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem, pozitīvi ietekmēs šādu degvielu izmantošanu aviācijā. Lai aviācijas un degvielu nozaru dalībniekiem nodrošinātu juridisko noteiktību un nepārtrauktību jautājumos, kas saistīti ar *SAF* atbilstību saskaņā ar šo regulu, ir vajadzīgs vienots, skaidrs un stabils ilgtspējas satvars. Šajā nolūkā par atbilstīgām būtu jāatzīst visas aviācijas biodegvielas, kas atbilst Direktīvā (ES) 2018/2001 noteiktajiem ilgtspējas un aprites cikla emisiju kritērijiem un ir sertificētas saskaņā ar minēto direktīvu, izņemot biodegvielas, kas ražotas no "pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem", un konkrētas izejvielas, kas uzskaitītas šīs regulas 4. panta 5. punktā, sintētiskās aviācijas degvielas un pārstrādāta oglekļa aviācijas degvielas, kas atbilst minētajā direktīvā noteiktajai aprites cikla emisiju ietaupījuma robežvērtībai. Minētajā sakarā, lai nodrošinātu saskaņotību ar citām saistītām Savienības politikas jomām, aviācijas biodegvielu, sintētisko aviācijas degvielu un pārstrādāta oglekļa degvielu atbilstības pamatā vajadzētu būt Direktīvā (ES) 2018/2001 noteiktajiem ilgtspējas kritērijiem un robežvērtībām.

Sevišķi būtiska nozīme ir *SAF*, kas ražotas no Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikuma B daļā norādītajām izejvielām, jo pašlaik tā ir tehnoloģija ar vislielāko komercgatavību gaisa transporta dekarbonizācijai jau tuvākajā laikā. Līdzpārstrādes procesā ražotu degvielu atjaunīgo daļu būtu jāatzīst par atbilstīgu saskaņā ar *SAF* definīciju, ja vien atjaunīgā daļa ir ražota no izejvielām, kas uzskaitītas Direktīvā (ES) 2018/2001, izņemot biodegvielas, kuras ražo no "pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem", kā definēts minētajā direktīvā, un konkrētām izejvielām, kas uzskaitītas šīs regulas 4. panta 5. punktā, un šo daļu nosaka saskaņā ar Komisijas deleģētajā regulā noteikto metodiku, kas pieņemta, ievērojot Direktīvu (ES) 2018/2001. Atjaunīgais aviācijas ūdeņradis un mazoglekļa aviācijas degvielas, kas nodrošina vismaz tādu pašu aprites cikla emisiju ietaupījumu kā sintētiskās aviācijas degvielas, var palīdzēt aizstāt tradicionālās aviācijas degvielas un atbalstīt aviācijas dekarbonizāciju, tāpēc arī tās būtu jāiekļauj šīs regulas darbības jomā.

- (21) Ņemot vērā to, ka izejvielas tiek izmantotas kosmētikas līdzekļos un dzīvnieku barībā, biodegvielu, kas nav modernas biodegvielas, kā definēts Direktīvā (ES) 2018/2001, un kas nav biodegvielas, kuras ražotas no izejvielām, kas uzskaitītas minētās direktīvas IX pielikuma B daļā, īpatsvars, ko katrs degvielas piegādātājs piegādā Savienības lidostās, nedrīkstētu pārsniegt 3 % no aviācijas degvielas, kas piegādāta, lai nodrošinātu atbilstību *SAF* minimālajam īpatsvaram, kas saskaņā ar šo regulu jāpiegādā katrā Savienības lidostā.
- (22) Plašam atbilstīgo izejvielu kopumam ir būtiska nozīme, lai maksimāli palielinātu iespējas paplašināt *SAF* ražošanu par pieņemamām cenām, vienlaikus nodrošinot tās ilgtspēju. Šī Regula izslēdz noteiktus izejvielu veidus, ja vien šādas izejvielas nav iekļautas Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikumā un atbilst visiem piemērojamajiem nosacījumiem, ja šādi nosacījumi ir izklāstīti minētajā pielikumā. Tāpēc to izejvielu sarakstam, kas ir atbilstīgas saskaņā ar šo regulu, vajadzētu būt nevis statiskam, bet gan laika gaitā pilnveidojamam, lai iekļautu jaunas ilgtspējīgas izejvielas atbilstoši minētajai direktīvai. Izmaiņas minētās direktīvas IX pielikumā iekļautajā to izejvielu sarakstā, kas atbilst attiecīgajiem minētā pielikuma nosacījumiem, būtu tieši jāatspoguļo *SAF* ražošanai atbilstīgo degvielu sarakstā saskaņā ar šo regulu.

- (23) No pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem ražotas aviācijas biodegvielas, tostarp biodegvielas ar augstu netiešas zemes izmantošanas maiņas risku, ilgtspējas apsvērumu dēļ nebūtu jāatzīst par atbilstīgām. Jo īpaši notiek netieša zemes izmantošanas maiņa, ja kultūraugu audzēšana biodegvielu ražošanai aizstāj tradicionālo kultūraugu audzēšanu pārtikas un dzīvnieku barības vajadzībām. Šāds papildu pieprasījums palielina spiedienu uz zemes platībām, un tā rezultātā lauksaimniecības zemes platības var izplesties uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums – tādu kā meži, mitrāji un kūdrāji –, radot papildu siltumnīcefekta gāzu emisijas un raisot bažas par biodaudzveidības zudumu. Pētījumi liecina, ka ietekmes mērogs ir atkarīgs no dažādiem faktoriem, tostarp no degvielas ražošanai izmantojamo izejvielu veida, no biodegvielu izmantošanas izraisītā papildu pieprasījuma pēc izejvielām un no tā, cik lielā mērā visā pasaulē tiek aizsargātas zemes platības, kurās ir liels oglekļa uzkrājums. Lielākie netiešās zemes izmantošanas maiņas riski ir raksturīgi biodegvielām – degvielām, kuras ražotas no izejvielām, kam konstatēta būtiska produktīvās platības izplešanās uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums. Tāpēc nevajadzētu veicināt degvielu ražošanu no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem. Šī pieeja ir saskaņā ar Savienības politiku un konkrēti ar Direktīvu (ES) 2018/2001, kas ierobežo šādu biodegvielu izmantošanu autotransportā un dzelzceļa transportā un nosaka izmantošanas maksimālo ierobežojumu, ņemot vērā šo biodegvielu mazākos vidiskos ieguvumus, zemāko sniegumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas potenciāla ziņā un plašākās ilgtspējas problēmas. Netiešā zemes izmantošanas maiņa ir ne tikai saistīta ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, kas var daļēji vai līdz nulles līmenim samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju ietaupījumu no atsevišķām biodegvielām, bet arī apdraud biodaudzveidību.

Minētie riski ir īpaši nozīmīgi saistībā ar potenciāli lielu ražošanas paplašināšanos, ko nosaka ievērojams pieprasījuma pieaugums. Gaisa transporta nozarē pašlaik ir nenozīmīgs pieprasījums pēc biodegvielām, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, jo vairāk nekā 99 % no pašlaik izmantotajām aviācijas degvielām ir fosilas izcelsmes degvielas. Tāpēc ir lietderīgi atturēties ar šo regulu veicināt tādu biodegvielu izmantošanu, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, un tādējādi radīt potenciāli lielu pieprasījumu pēc tām. No kultūraugiem ražotu biodegvielu neatzīšana par atbilstīgām saskaņā ar šo regulu arī līdz minimumam samazina autotransporta dekarbonizācijas palēnināšanās risku, kas pretējā gadījumā varētu rasties, ja no kultūraugiem ražotas biodegvielas tiktu pārvirzītas no autotransporta uz aviācijas nozari. Ir ļoti svarīgi šādu pārvirzi samazināt līdz minimumam, jo autotransports joprojām ir vispiesārņojošākā transporta nozare.

- (24) Šīs regulas pienācīgai īstenošanai ļoti svarīga ir precīza un pareiza informācija par *SAF* raksturlielumiem. Lai veicinātu patērētāju uzticēšanos un nodrošinātu pārredzamību un izsekojamību, aviācijas degvielas piegādātājiem būtu pienākums sniegt pareizu informāciju attiecībā uz piegādātās *SAF* raksturlielumiem, ilgtspējas rādītājiem un *SAF* ražošanā izmantoto izejvielu izcelsmi. Minētā informācija būtu jāpaziņo Savienības datubāzē, kas izveidota saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001. Ja tiek pierādīts, ka aviācijas degvielas piegādātāji ir snieguši maldinošu vai nepareizu informāciju par piegādāto *SAF* raksturlielumiem vai izcelsmi, attiecīgajiem piegādātājiem būtu jāpiemēro sods. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka aviācijas degvielas piegādātāji Savienības datubāzē savlaicīgi ievada precīzu informāciju un ka šī informācija tiek verificēta un revidēta. Lai cīnītos pret iespējamu krāpšanu, tostarp attiecībā uz *SAF* ražošanai nepieciešamajām izejvielām, ko importē no valstīm ārpus Savienības, dalībvalstīm sadarbībā ar attiecīgajām Savienības struktūrām ir jāpastiprina sūtījumu kontroles mehānismi, tostarp veicot inspekcijas uz vietas, saskaņā ar attiecīgajiem Savienības noteikumiem. Šajā sakarā Komisija noteica īstenošanas noteikumus par ilgtspējas sertificēšanu atbilstoši Direktīvai (ES) 2018/2001, lai turpinātu saskaņot un stiprināt noteikumus par ticamību, pārredzamību un neatkarīgu revīziju, kā arī par dalībvalstu kompetento iestāžu sadarbību revīzijas uzraudzībā.

- (25) Šai regulai būtu jātiecas nodrošināt, ka gaisa kuģu ekspluatanti uz vienlīdzīgu iespēju pamata var konkurēt attiecībā uz piekļuvi *SAF*. Lai novērstu jebkādas Savienības gaisa transporta tirgus izkropļojumus, visās Savienības lidostās būtu jāpiegādā vienāds *SAF* minimālais īpatsvars. Lai gan tirgū var brīvi piegādāt un izlietot lielākus daudzumus *SAF*, šai regulai būtu jānodrošina, ka *SAF* obligātais minimālais īpatsvars visās Savienības lidostās ir vienāds. Lai nodrošinātu skaidrību un juridisko noteiktību un tādējādi veicinātu tādu ilgtspējīgāko un inovatīvāko aviācijas degvielas tehnoloģiju tirgus attīstību un izvēšanu, kurām piemīt izaugsmes potenciāls nākotnes vajadzību apmierināšanai, šajā regulā būtu jāparedz laika gaitā pakāpeniski palielināt *SAF*, tostarp sintētisko aviācijas degvielu, minimālo īpatsvaru. Ir nepieciešams noteikt īpašu minimālo īpatsvaru attiecībā uz sintētiskajām aviācijas degvielām kā daļu no *SAF* minimālā īpatsvara, ņemot vērā šādu aviācijas degvielu nozīmīgo dekarbonizācijas potenciālu un to pašreizējās aplēstās ražošanas izmaksas. Ja sintētiskās aviācijas degvielas ražo no atjaunīgās elektroenerģijas un oglekļa, kas tieši uztverts no gaisa, ir iespējams sasniegt pat 100 % emisiju ietaupījumu salīdzinājumā ar tradicionālo aviācijas degvielu. Tām ir arī ievērojamas ražošanas procesa resursefektivitātes priekšrocības salīdzinājumā ar citiem *SAF* veidiem (jo īpaši ūdens patēriņa ziņā). Tomēr patlaban tiek lēsts, ka sintētisko aviācijas degvielu ražošanas izmaksas ir trīs līdz sešas reizes lielākas par tradicionālās aviācijas degvielas tirgus cenu. Tāpēc šai regulai būtu jānosaka īpašs minimālais īpatsvars attiecībā uz šo tehnoloģiju.

- (26) Nodrošinot, ka tiek izpildītas šīs Savienības saskaņotās prasības attiecībā uz *SAF* piegādi, dalībvalstis varētu īstenot atbalstošu politiku un iniciatīvas, kuru mērķis ir paaugstināt *SAF*, tostarp sintētisko aviācijas degvielu, ražošanas un izmantošanas līmeni. Minētajai politikai un iniciatīvām vajadzētu būt pārredzamām, nediskriminējošām, samērīgām un vispārējām, kas būtu pieejamas visiem uzņēmumiem. Šai regulai nebūtu jāliedz dalībvalstīm īstenot īpašus pasākumus, uz kuriem neattiecas tās darbības joma un kuru mērķis ir atvieglot *SAF* izmantošanu vai dekarbonizēt gaisa transporta nozari.

(27) Tas, ka vienotā metodika, kritēriji un rādītāji netiek pienācīgi sertificēti, paziņoti un uzraudzīti, ļauj gaisa kuģu ekspluatantiem norādīt tādus savu lidojumu emisiju rādītāju līmeņus, ko nevar savstarpēji salīdzināt. Pasažieriem jābūt iespējai uzticēties gaisa kuģu ekspluatantu sniegtajai informācijai par gaisa kuģu ekspluatantu izmantoto aviācijas degvielu ilgtspēju un to lidojumu ilgtspēju, lai izdarītu apzinātu izvēli, salīdzinot dažādas gaisa kuģu ekspluatantu piedāvāto lidojumu iespējas gan tiešajiem, gan savienotajiem lidojumiem. Lai patērētāji varētu izdarīt apzinātu izvēli, ir vajadzīga stabilāka, uzticamāka, neatkarīgāka un saskaņotāka informācija par lidojumu ietekmi uz vidi. Tāpēc ir jānosaka kritēriji un rādītāji, ko izmanto, lai paziņotu emisiju rādītājus to lidojumos, izmantojot brīvprātīgu kopēju vides marķējumu ("marķējums"). Vajadzētu būt iespējai tos viegli atjaunināt, lai pielāgotu tehnoloģiskajām pārmaiņām un starptautiskajiem un Eiropas standartiem. Ņemot vērā, ka daži dati, kas vajadzīgi, lai aprēķinātu izmantoto *SAF* līmeni un kvalitāti, un citi kritēriji lidojuma ilgtspējas snieguma mērīšanai varētu būt komerciāli sensitīvi, ir vienlīdz svarīgi, lai neatkarīga struktūra apkopo gaisa kuģu ekspluatantu ziņojumus, uzrauga to datus, apliecina to pareizību un piešķir atbilstoša līmeņa marķējumu. Ņemot vērā gaisa kuģu ekspluatantu sniegto datu dinamisko raksturu, marķējumam būtu jāpiemēro periodiska kontrole un validācija, piemēram, katras *IATA* sezonas beigās. Vajadzības gadījumā minētie dati būtu jābalsta uz tādām aplēsēm kā vidējais slodzes koeficients konkrētam lidojumam, maršrutam un sezonai. Ņemot vērā to, ka Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai ("Aģentūra") ir uzraudzības un ziņošanas pienākumi saskaņā ar šo regulu, ir lietderīgi, ka Aģentūra ir par marķējuma īstenošanu atbildīgā Savienības struktūra. Tāpēc ir atbilstoši paredzēt nosacījumus marķējuma piešķiršanai, lai izmērītu aviācijas vidisko sniegumu, un – lai nodrošinātu atbilstību minētajiem nosacījumiem – pieprasīt Aģentūrai tos periodiski pārskatīt.

- (28) Līdz ar *SAF* ieviešanu un izvēršanu Savienības lidostās pieaugs aviācijas degvielas izmaksas, un tā rezultātā liekas degvielas uzpildes prakse varētu vēl vairāk paplašināties. Liekas degvielas uzpildes prakse nav ilgtspējīga, un no tās būtu jāizvairās, jo tā apdraud Savienības centienus samazināt transporta radīto vidisko ietekmi. Minētā prakse būtu pretrunā aviācijas dekarbonizācijas mērķiem, jo smagāks gaisa kuģis konkrētā lidojumā patērētu vairāk degvielas un tādējādi palielinātos attiecīgās emisijas. Liekas degvielas uzpildes prakse apdraud arī vienlīdzīgu konkurenci Savienībā starp gaisa kuģu ekspluatantiem un starp lidostām. Tāpēc šai regulai būtu jāparedz prasība gaisa kuģu ekspluatantiem uzpildīt degvielu pirms izlidošanas no attiecīgas Savienības lidostas. Degvielas daudzumam, kas uzpildīts pirms izlidošanas no attiecīgas Savienības lidostas, vajadzētu būt samērīgam ar degvielas daudzumu, kas vajadzīgs, lai veiktu lidojumus no minētās lidostas. Šī prasība nodrošina, ka Savienības un ārvalstu gaisa kuģu ekspluatantiem visā Savienībā piemēro vienādus nosacījumus, vienlaikus nodrošinot augstu vides aizsardzības līmeni. Ņemot vērā, ka regulā nav noteikts *SAF* maksimālais īpatsvars no visām aviācijas degvielām, gaisa kuģu ekspluatanti un aviācijas degvielas piegādātāji var īstenot vērīgāku vidisko politiku, kas paredz *SAF* plašāku izmantošanu un piegādi to vispārējā pārvadājumu tīklā, vienlaikus izvairoties no liekas degvielas uzpildes. Tomēr šajā regulā būtu jāņem vērā arī tas, ka liekas degvielas uzpilde dažreiz tiek veikta, lai ievērotu degvielas drošības noteikumus atbilstoši Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012¹, un šādos gadījumos to attaisno drošības apsvērumi.

¹ Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

Tas var ietvert, piemēram, degvielas iztrūkuma vai degvielas piesārņojuma gadījumus galamērķa lidostā, kas apstiprināti *NOTAM* ziņojumā (*Notice to Airmen* vai *Notice to Air Missions*). Turklāt liekas degvielas uzpilde var būt sekas specifiskām darbības grūtībām, ar kurām saskaras daži gaisa kuģu ekspluatanti dažās lidostās, cita starpā ar nesamērīgi ilgāku laiku, kas nepieciešams gaisa kuģa apkalpošanai starp ielidošanu un izlidošanu, vai samazinātu lidostas kapacitāti maksimālās noslodzes brīžos. Tādēļ Komisijai kopā ar Aģentūru būtu cieši jāuzrauga, jāizvērtē un jāanalizē paziņotie liekas degvielas uzpildes gadījumi un tiem pamatā esošie iemesli un vajadzības gadījumā jāiesniedz tiesību aktu priekšlikumi šīs regulas grozīšanai. Tas neskar Komisijas un dalībvalstu konkurences iestāžu pilnvaras saskaņā ar LESD 101. un 102. pantu izmeklēt tirgus dalībnieku rīcību, kas vērsta pret konkurenci, un piemērot par to sodu, lai aizsargātu *SAF* tirgus pienācīgu darbību, jo īpaši, ja Savienības datubāzē esošā informācija un citi kompetentajām iestādēm paziņotie dati liecina par praksi, kas vērsta pret konkurenci.

- (29) Tomēr šai regulai būtu jāparedz iespēja uz ierobežotu laikposmu atbrīvot gaisa kuģu ekspluatantus no pienākuma veikt degvielas uzpildi pirms izlidošanas konkrētos maršrutos, izlidojot no Savienības lidostām, ja minētie gaisa kuģu ekspluatanti var pierādīt nopietnas un atkārtotas ekspluatācijas grūtības, kas saistītas ar gaisa kuģa uzpildi konkrētā Savienības lidostā un neļauj tiem veikt tūlītējas atgriešanās lidojumus pieņemamā laikā, – kas var ietekmēt jo īpaši perifēro reģionu savienojamību, – vai strukturālas degvielas piegādes grūtības, kuru dēļ degvielas cenas ir ievērojami augstākas nekā vidēji citās Savienības lidostās līdzīgiem degvielas veidiem piemērotās cenas. Lielākai *SAF* izmantošanai attiecīgajā Savienības lidostā nevajadzētu būt galvenajam iemeslam ievērojami augstākām cenām minētajā Savienības lidostā.
- (30) Plašāka *SAF* izmantošana, kurām parasti ir mazāks aromātisko savienojumu un sēra saturs, palīdzēs mazināt ar CO₂ nesaistīto ietekmi uz klimatu. Aromātisko savienojumu un sēra satura turpmāka samazināšana aviācijas degvielās varētu mazināt kondensācijas taku veidošanos, uzlabot gaisa kvalitāti lidostās un to apkārtņē un uzlabot degvielas kvalitāti tā, lai aviosabiedrības iegūtu gan kvalitatīvāku degvielu ar augstu enerģijas blīvumu, gan zemākas apkopes izmaksas kvēpu līmeņa samazināšanās dēļ. Turklāt būtu jāapsver savstarpējā atkarība starp CO₂ emisijām un emisijām, kas nav CO₂ emisijas. Tomēr aromātisko savienojumu satura samazināšana aviācijas degvielās jāveic, ievērojot starptautiskos degvielas drošības noteikumus un vienlaikus saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus starptautiskajā tirgū. Tāpēc aviācijas degvielas piegādātājiem būtu jāziņo Aģentūrai un attiecīgajām kompetentajām iestādēm par aromātisko savienojumu, naftalīnu un sēra saturu piegādātajās aviācijas degvielās. Paziņojot minēto informāciju, aviācijas degvielas piegādātāji varētu paļauties uz degvielas ražotāju un maisījumu izgatavotāju uzrādītiem attiecīgiem degvielas kvalitātes sertifikātiem, kas sagatavoti starptautisko degvielas kvalitātes standartu prasību izpildes nolūkā.

- (31) Papildus tam, ka tradicionālās aviācijas degvielas ietekmē klimata pārmaiņas, tās arī negatīvi ietekmē gaisa kvalitāti. *SAF* plašākai izmantošanai var būt nozīme gaisa kvalitātes uzlabošanā.
- (32) Ir svarīgi nodrošināt, ka Savienības lidostu vadības dienesti, uz kuriem attiecas šī regula, veic vajadzīgos pasākumus, lai atvieglotu gaisa kuģu ekspluatantiem piekļuvi aviācijas degvielām, kas satur *SAF*, un neradītu šķēršļus *SAF* izmantošanai. Vajadzības gadījumā tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā atrodas Savienības lidosta, vajadzētu būt iespējai pieprasīt Savienības lidostas vadības dienestam sniegt vajadzīgo informāciju par atbilstību šai regulai, lai ļautu netraucēti izplatīt un gaisa kuģu ekspluatantiem uzpildīt *SAF*. Kompetento iestāžu uzdevums būtu Savienības lidostas vadības dienestiem un gaisa kuģu ekspluatantiem nodrošināt vienotu kontaktpunktu gadījumā, ja ir vajadzīgi tehniski precizējumi par aviācijas degvielas infrastruktūras pieejamību. Kad ar elektroenerģiju vai ūdeņradi darbināmi gaisa kuģi būs pilnībā izstrādāti un komerciāli pieejami un kad tas ir vajadzīgs, Savienības lidostu vadības dienestiem, aviācijas degvielas piegādātājiem un degvielas uzpildes operatoriem, uz kuriem attiecas šī regula, būs jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai sadarbotos un atvieglotu piekļuvi atbilstošai gaisa kuģu ūdeņraža uzpildes un elektrouzlādes infrastruktūrai saskaņā ar attiecīgo valsts politikas satvaru attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūru.

- (33) Daudzām Savienības lidostām aviācijas degvielas tiek piegādātas galvenokārt pa cauruļvadiem no naftas pārstrādes rūpnīcām vai *SAF* sajaukšanas stacijām. Tāpēc ir būtiski, ka par šādiem cauruļvadiem atbildīgās puses sadarbojas un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai aviācijas degvielas piegādātājiem nodrošinātu pastāvīgu un nepārtrauktu piegāvi civilā transporta aviācijas degvielu infrastruktūrai nolūkā piegādāt gan tradicionālās aviācijas degvielas, gan aviācijas degvielas, kas satur daļu *SAF*.
- (34) Gaisa kuģu ekspluatantiem katru gadu būtu jāziņo savai attiecīgajai kompetentajai iestādei vai iestādēm un Aģentūrai par iegādātajām *SAF* un to atribūtiem. Būtu jāsniedz informācija par izejvielu raksturlielumiem un izcelsmi, pārveides procesu un aprites cikla emisijām katram *SAF* iepirkumam un veidam.
- (35) Lai pierādītu, ka nav veikta nepamatota liekas degvielas uzpilde, gaisa kuģu ekspluatantiem katru gadu būtu jāziņo arī par faktisko aviācijas degvielas uzpildi katrā Savienības lidostā, tostarp par atbilstību piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem. Ziņojumi būtu jāverificē neatkarīgiem verificētājiem un jānosūta kompetentajai iestādei vai iestādēm un Aģentūrai uzraudzības un atbilstības novērtēšanas nolūkā. Neatkarīgiem verificētājiem, izmantojot Komisijas apstiprinātu rīku, būtu jānosaka, cik precīzi ir gaisa kuģu ekspluatantu ziņojumi par gadā vajadzīgo aviācijas degvielu.

- (36) Neskarot datus, ko aviācijas degvielas piegādātāji reģistrējuši saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/996¹, aviācijas degvielas piegādātājiem katru gadu būtu minētajā direktīvā norādītajā Savienības datubāzē jāziņo par aviācijas degvielas, tostarp *SAF* un tās atribūtu, piegādēm. Būtu jāsniedz informācija par piegādāto *SAF* izejvielu raksturlielumiem un izcelsmi, pārveides procesiem un aprites cikla emisijām. Informācija par *SAF* raksturlielumiem ietver izmantoto produktu un izejvielu veidu un citus ilgtspējas rādītājus, kas vajadzīgi, lai pierādītu *SAF* atbilstību Direktīvā (ES) 2018/2001 noteiktajiem ilgtspējas kritērijiem.
- (37) Dalībvalstīm būtu jāizraugās kompetentā iestāde vai iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanas gaisa kuģu ekspluatantiem, Savienības lidostu vadības dienestiem un aviācijas degvielas piegādātājiem izpildi. Šai regulai būtu jānosaka noteikumi par gaisa kuģu ekspluatantu, Savienības lidostu vadības dienestu un aviācijas degvielas piegādātāju iedalīšanu kompetentajām iestādēm. Aģentūrai būtu kompetentajām iestādēm jānosūta arī apkopoti dati par gaisa kuģu ekspluatantiem un aviācijas degvielas piegādātājiem, kuri ir šo iestāžu kompetencē. Ciktāl iespējams, apkopojuma līmenim būtu jāļauj kompetentajām iestādēm salīdzināt šos apkopotos datus ar citiem datu avotiem.

¹ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/996 (2022. gada 14. jūnijs) par ilgtspējas kritēriju, siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma kritēriju un zema netiešas zemes izmantojuma maiņas riska kritēriju verificācijas noteikumiem (OV L 168, 27.6.2022., 1. lpp.).

- (38) Aģentūrai katru gadu būtu jāpublicē tehniskais ziņojums un tas jānosūta Eiropas Parlamentam un Padomei. Tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu skaidru pārredzamību attiecībā uz šīs regulas īstenošanu, *SAF* iegādi un piegādi Savienībā un attiecīgajās trešās valstīs, tirgus stāvokli, tostarp informāciju par *SAF* un fosilo degvielu cenu atšķirības izmaiņām, kā arī aviācijas degvielas sastāvu.
- (39) Bez papildu procedūrām nav iespējams precīzi noteikt, vai gaisa kuģu ekspluatanti konkrētās Savienības lidostās ir fiziski uzpildījuši savu gaisa kuģu tvertnes ar *SAF* noteiktā īpatsvarā. Tāpēc būtu jāļauj gaisa kuģu ekspluatantiem par *SAF* izmantošanu ziņot, pamatojoties uz iegādes dokumentāciju. Gaisa kuģu ekspluatantiem vajadzētu būt tiesīgiem saņemt no aviācijas degvielas piegādātāja informāciju, kas vajadzīga, lai ziņotu par *SAF* iegādi. Direktīvā (ES) 2018/2001 minētās masas bilances sistēmas izmantošanas mērķis ir nodrošināt aviācijas degvielu izsekojamību, un aviācijas degvielas piegādātāji var pierādīt atbilstību šai regulai, izmantojot šādu masas bilances sistēmu, arī tad, ja šāda sistēma ir kopīga divām vai vairākām dalībvalstīm.

- (40) *SAF* izmantošanas normu ieviešana Savienībā varētu nevajadzīgi radīt neizdevīgu konkurences situāciju Savienības aviosabiedrībām, kuras veic tiešos tālsatiksmes lidojumus no Savienības lidostas, salīdzinājumā ar to konkurentiem, kas savienojumus veido caur kādu no lidostu mezgliem, uz ko neattiecas šīs regulas darbības joma, un kuriem nav līdzvērtīgas *SAF* politikas. Lai vēl vairāk veicinātu *SAF* izmantošanu Savienībā, ņemot vērā prognozes, ka šo degvielu cenas pārskatāmā nākotnē būtiski atšķirsies no tradicionālās aviācijas degvielas cenām, gaisa kuģu ekspluatantiem vajadzētu būt iespējai pieprasīt kvotu iedali ES ETS sistēmā par *SAF* uzpildi.
- (41) Lai veicinātu *SAF* izmantošanu, attiecībā uz kurām tiek prognozēta būtiska cenu atšķirība salīdzinājumā ar tradicionālajām aviācijas degvielām, ir būtiski, lai gaisa kuģu ekspluatantiem ir iespēja pēc saviem ieskatiem iesniegt prasījumu par *SAF* izmantošanu saskaņā ar tādām siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmām kā ES ETS vai *CORSIA*, nedublējot pieprasījumus par emisiju samazināšanu. Gaisa kuģu ekspluatanti nedrīkstētu prasīt priekšrocības par kādas *SAF* partijas izmantošanu saskaņā ar vairāk nekā vienu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmu. Būtu jāprasa, lai aviācijas degvielas piegādātāji bez maksas sniegtu gaisa kuģu ekspluatantiem visu informāciju par attiecīgajam gaisa kuģu ekspluatantam pārdotās *SAF* īpašībām, kas gaisa kuģu ekspluatantam ir būtiska ziņošanai saskaņā ar šo regulu vai siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmām.

- (42) Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus aviācijas iekšējā tirgū un Savienības klimatisko ieceru ievērošanu, šai regulai būtu jāievieš iedarbīgi, samērīgi un atturoši sodi aviācijas degvielas piegādātāju un gaisa kuģu ekspluatantu neatbilstības gadījumā. Sodu līmenim jābūt samērīgam ar videi nodarīto kaitējumu un neatbilstības radīto kaitējumu vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem iekšējā tirgū. Piemērojot naudas sodus un citus sodus, iestādēm būtu jāņem vērā aviācijas degvielas un *SAF* cenu izmaiņas pārskata gadā, un tās var ņemt vērā arī neatbilstības pakāpi, piemēram, atkārtotu pārkāpumu gadījumā.
- (43) Pārejai no fosilajām degvielām uz *SAF* būs ievērojama nozīme dekarbonizācijas veicināšanā. Tomēr, ņemot vērā pašreizējo nepietiekamo Savienības tirgus attīstību *SAF* jomā, augsto konkurences līmeni starp gaisa kuģu ekspluatantiem un būtisko cenu atšķirību starp tradicionālajām aviācijas degvielām un *SAF*, šī pāreja būtu jāatbalsta ar stimuliem, kas atspoguļo *SAF* labvēlīgo ietekmi uz vidi un padara tās konkurētspējīgākas gaisa kuģu ekspluatantiem. Minētā mērķa sasniegšanu sekmētu no naudas sodiem gūtu ieņēmumu vai minētajiem ieņēmumiem līdzvērtīgu vērtību finansiālā izteiksmē izmantošana, lai atbalstītu pētniecības un inovācijas projektus *SAF* jomā, *SAF* ražošanu vai mehānismus, kas ļauj pārvarēt *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielu cenu atšķirības.

- (44) Naudas sodi aviācijas degvielas piegādātājiem, kuri nav sasnieguši šajā regulā noteikto minimālo īpatsvaru, būtu jāpapildina ar pienākumu nākamajā pārskata periodā piegādāt tirgū 4. pantā un I pielikumā noteiktā minimālā īpatsvara sasniegšanai trūkstošo *SAF*, tostarp sintētisko aviācijas degvielu, daudzumu. Tomēr, lai sekmētu pāreju un mērķrādītāju sasniegšanu, aviācijas degvielas piegādātājiem vajadzētu būt nodrošinātai elastībai pienākumu izpildē attiecībā uz sintētisko aviācijas degvielu piegādi un ar to saistītā iztrūkuma pienākuma izpildi pārejas periodā no 2030. līdz 2034. gadam, kad šis pienākums stājas spēkā pirmo reizi.

- (45) Ir ļoti svarīgi nodrošināt, lai *SAF* minimālais īpatsvars tiktu sekmīgi piegādāts aviācijas tirgū, nepieļaujot piegādes iztrūkumu. Šajā nolūkā būtu jāizstrādā un jāpiemēro elastības mehānisms, lai *SAF* nozarei nodrošinātu 10 gadu izpildes laiku, kurā attiecīgi attīstīt ražošanas un piegādes jaudu, un ļautu aviācijas degvielas piegādātājiem izmaksu ziņā lietderīgākajā veidā izpildīt savus pienākumus, nesamazinot šīs regulas vispārējos vidiskos mērķus, kā arī lai ļautu Savienības lidostu vadības dienestiem, aviācijas degvielas piegādātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem veikt vajadzīgās investīcijas tehnoloģijās un loģistikā. *SAF* piegāde būtu jāsāk 2025. gadā, piemērojot elastības mehānismā paredzēto elastīgumu. Elastības mehānisma piemērošanas laikā aviācijas degvielas piegādātāji var piegādāt aviācijas degvielu, kurā ir lielāks *SAF* īpatsvars, dažās lidostās, lai kompensētu aviācijas degvielu, kurā ir mazāks *SAF* īpatsvars, citās lidostās vai mazāku tradicionālās aviācijas degvielas pieejamību citās lidostās. Līdzīgi, lai tirgū nodrošinātu tiesisko noteiktību un paredzamību un pastāvīgi novirzītu investīcijas *SAF* ražošanas jaudas attīstīšanai, šīs regulas noteikumiem vajadzētu būt stabiliem ilgākā laikā.

- (46) Lai pāreja uz *SAF* būtu sekmīga, ir vajadzīga visaptveroša pieeja un piemērota vide inovāciju veicināšanai, paredzot gan valsts, gan privātās investīcijas pētniecībā un izstrādē un atbalstu darbinieku pārcelšanai, pārkvalificēšanai un kvalifikācijas celšanai, kā arī tehnoloģiskie un operatīvie pasākumi un *SAF* un bezemisiju tehnoloģiju ieviešana, tostarp vajadzīgās uzpildes un uzlādes infrastruktūras ieviešana Savienības lidostās, ņemot vērā principu "energoefektivitāte pirmajā vietā". Tādēļ ieņēmumi, kuri gūti no naudas sodiem, kas paredzēti šajā regulā, būtu jāiedala *SAF* projektiem. Turklāt Eiropas Rūpniecības alianses izveides mērķis ir, izmantojot ieinteresēto personu brīvprātīgu sadarbību vērtības ķēdē, turpināt veicināt *SAF* piegādi un ieviešanu Eiropā.
- (47) Pētniecībai un inovācijai ir bijusi svarīga nozīme *SAF* un sintētisko aviācijas degvielu izstrādē un ražošanas jaudas veidošanā. Turpmākajos gados *SAF* izstrādei un ražošanai būtu strauji jāpalielinās. Tāpēc ir svarīgi turpināt šos centienus un veicināt ieguldījumus *SAF*. Ieguldījumi *SAF* jaudas palielināšanas projektos nodrošina iespējas gan vides, gan rūpniecības ziņā, un tas ietekmē arī darbvietu radīšanu un inovāciju.

- (48) Lai palielinātu Savienības pasākumu vidisko efektivitāti un sekmētu aviācijas degvielas piegādātāju spēju izpildīt savas SAF piegādes saistības un izmaksu ziņā lietderīgā veidā palielinātu gaisa kuģu ekspluatantu veiktās SAF uzpildes apjomu, un tādējādi stiprinātu Savienības aviācijas nozares konkurētspēju, Komisijai pēc apspriešanās ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām būtu jānovērtē, vai būtu jāveic turpmāki pasākumi nolūkā veicināt SAF izmaksu ziņā lietderīgu izplatīšanu un izmantošanu Savienības gaisa transporta tirgū, nošķirot SAF iegādi no to fiziskās piegādes un izmantošanas. To varētu panākt, cita starpā novērtējot, vai ir iespējams izveidot tirgojamu SAF piegādes un iegādes sertifikātu sistēmu ar rezervēšanas un deklarēšanas (*book and claim*) shēmas elementiem, vienlaikus garantējot vienlīdzīgus konkurences apstākļus un augstu vidiskās integritātes līmeni, nodrošinot saskaņotību ar citiem Savienības tiesību aktiem, tostarp Direktīvu 2003/87/EK un 2009/28/EK, kā arī līdz minimumam samazinot krāpšanas, pārkāpumu vai dubultas pieprasīšanas risku. Komisijai, veicot analīzi, būtu jāņem vērā visas attiecīgās globālās tendences un iniciatīvas, kā arī iespējamā šādas sistēmas ietekme uz tirgus darbību, tostarp attiecībā uz tirgus nestabilitāti, cenu attīstību vai tirgus dalībnieku tirdzniecības praksi.

(49) Šajā regulā būtu jāiekļauj noteikumi, kas paredz regulārus ziņojumus Eiropas Parlamentam un Padomei par aviācijas un degvielu tirgu attīstību, par šīs regulas īstenošanu un ietekmi uz Savienības gaisa transporta tirgu, uz savienojamību ar salām un attālām teritorijām, par Savienības gaisa pārvadātāju un lidostu mezglu konkurētspēju salīdzinājumā ar to konkurentiem kaimiņvalstīs un par šīs regulas galveno iezīmju, piemēram, *SAF* minimālā īpatsvara, efektivitāti, naudas sodu līmeni vai politikas norisēm *SAF* izmantošanas jomā starptautiskā līmenī. Šādi elementi ir svarīgi, lai nodrošinātu skaidru priekšstatu par stāvokli *SAF* tirgū, un tie būtu jāņem vērā, apsverot šīs regulas pārskatīšanu. Komisijas ziņojumos būtu jāaplūko arī šīs regulas mijiedarbība ar citiem attiecīgiem tiesību aktiem, norādot noteikumus, kurus varētu atjaunināt un vienkāršot, kā arī darbības un pasākumus, kas ir veikti vai varētu tikt veikti, lai samazinātu kopējo izmaksu spiedienu uz gaisa transporta nozari. Komisijai minētajos ziņojumos attiecīgā gadījumā būtu jāapsver grozījumu iespējas, tostarp mehānismi *SAF* ražošanas un uzpildes atbalstam, kā arī mehānismi, kas ļauj pārvarēt *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielu cenu atšķirības, lai ierobežotu šīs regulas negatīvo ietekmi uz gaisa satiksmes savienojamību un konkurenci un mazinātu oglekļa emisiju pārvirzi.

- (50) Šīs regulas noteiktā prasība nodrošināt, ka katrā Savienības lidostā ir pieejams minimālais *SAF* īpatsvars, varētu stimulēt gaisa kuģu ekspluatantus, kas no Savienības lidostām veic savienotos lidojumus, kuru galamērķis ir ārpus Savienības, veikt tranzītu caur trešo valstu lidostu mezgliem, uz kuriem minētā prasība neattiecas, nevis caur ES lidostu mezgliem. Tas varētu radīt konkurences izkropļojumus Savienības lidostām un ekspluatantiem, kas izmanto šādas lidostas, kā arī oglekļa emisiju pārvirzes risku. Ja nav obligātas sistēmas *SAF* izmantošanai starptautiskajos lidojumos *ICAO* līmenī vai visaptverošos daudzpusējos vai divpusējos gaisa transporta nolīgumos starp Savienību un/vai tās dalībvalstīm un trešām valstīm ar vārienīguma līmeni, kas ir līdzīgs šajā regulā noteiktajām prasībām un saskaņā ar ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām pieņemtā Parīzes nolīguma¹ mērķiem, vai nav tādu mehānismu, kas starptautiskā līmenī izstrādāti, lai novērstu oglekļa emisiju pārvirzes un konkurences izkropļojumu risku, Komisijai jo īpaši būtu jāapsver tādu mērķorientētu mehānismu izstrāde, kuru mērķis ir novērst minēto ietekmi.

¹ OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

- (51) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras attiecībā uz atbrīvojumiem no pienākuma veikt degvielas uzpildi pirms izlidošanas, kas var tikt piešķirti gaisa kuģu ekspluatantiem, un attiecībā uz sīki izstrādātu noteikumu un tehnisko standartu noteikšanu marķēšanas sistēmas darbībai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹.
- (52) Pārejai uz *SAF* būs arī sekundāra ietekme, proti, samazināsies atkarība no fosilo degvielu importa no trešām valstīm, tādējādi palielinoties Savienības enerģētiskajai drošībai. Pašreizējā starptautiskā politiskā situācija vēl vairāk akcentē šādas pārejas nepieciešamību.
- (53) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības gaisa transporta tirgū, vienlaikus palielinot *SAF* izmantošanu, aviācijas pārrobežu rakstura dēļ nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tirgus īpašību un rīcības ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

1. pants

Priekšmets

Šī regula paredz saskaņotus noteikumus par ilgtspējīgu aviācijas degvielu (*SAF*) izmantošanu un piegādi.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro gaisa kuģu ekspluatantiem, Savienības lidostām un to attiecīgajiem Savienības lidostu vadības dienestiem, kā arī aviācijas degvielas piegādātājiem.

Neskarot 3. punktu, šo regulu piemēro tikai komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumiem.

2. Dalībvalsts pēc apspriešanās ar lidostas vadības dienestu var nolemt, ka lidosta, uz kuru neattiecas 3. panta 1. punkts un kura atrodas tās teritorijā, šajā regulā ir uzskatāma par Savienības lidostu, ar noteikumu, ka 6. panta 1. punktā noteiktās prasības ir izpildītas dalībvalsts lēmuma pieņemšanas laikā.

Lidostas vadības dienests attiecībā uz tādu lidostu, uz kuru neattiecas 3. panta 1. punkts un kura atrodas dalībvalsts teritorijā, var pieprasīt, lai minēto lidostu šīs regulas vajadzībām uzskatītu par Savienības lidostu, ar noteikumu, ka minētā pieprasījuma iesniegšanas brīdī tā atbilst 6. panta 1. punktā noteiktajām prasībām. Minētais lidostas vadības dienests par šo pieprasījumu paziņo dalībvalstij, kuras iestāde vai iestādes ir atbildīgas par lidostu saskaņā ar 11. panta 6. punktu. Minētajam paziņojumam pievieno apstiprinājumu, ka lidosta atbilst 6. panta 1. punktā noteiktajām prasībām.

Attiecīgā dalībvalsts paziņo par šā punkta pirmajā daļā minēto lēmumu Komisijai un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai ("Aģentūra") vismaz sešus mēnešus pirms tā pārskata perioda sākuma, no kura piemērojams minētais lēmums. Dalībvalsts lēmumam pievieno pamatotu atzinumu, kurā norādīts, ka tas ir balstīts uz samērīgiem un nediskriminējošiem kritērijiem starp lidostām, kurām ir līdzīgas konkurences iezīmes.

3. Persona, kura veic komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus un uz kuru neattiecas 3. panta 3. punkts, var nolemt, ka šajā regulā to uzskata par gaisa kuģa ekspluatantu. Persona, kas veic lidojumus, kuri nav komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumi 3. panta 4. punkta nozīmē, var nolemt, ka šajā regulā to uzskata par gaisa kuģa ekspluatantu. Persona, uz kuru attiecas 3. panta 3. punkts, var nolemt, ka šī regula attiecas arī uz tās lidojumiem, kuri nav komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumi. Jebkura šāda persona paziņo savu lēmumu dalībvalstij, kuras kompetentā iestāde vai iestādes ir atbildīgas par minēto gaisa kuģa ekspluatantu saskaņā ar 11. panta 5. punktu. Minētā dalībvalsts paziņo minēto lēmumu Komisijai un Aģentūrai vismaz sešus mēnešus pirms tā pārskata perioda sākuma, no kura piemēro minēto lēmumu.
4. Pamatojoties uz informāciju, kas saņemta, ievērojot 2. un 3. punktu, Komisija iesniedz atjauninātu un konsolidētu attiecīgo Savienības lidostu un gaisa kuģu ekspluatantu sarakstu. Minētais saraksts ir viegli pieejams.

3. pants
Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "Savienības lidosta" ir lidosta, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK¹ 2. panta 1. punktā, kurā pasažieru pārvadājumu apjoms iepriekšējā pārskata periodā pārsniedza 800 000 pasažieru vai kurā kravu pārvadājumu apjoms iepriekšējā pārskata periodā pārsniedza 100 000 tonnu, un kura neatrodas tālākā reģionā, kas norādīts LESD 349. pantā;
- 2) "Savienības lidostas vadības dienests" attiecībā uz Savienības lidostu ir lidostas administrācija, kā definēts Direktīvas 2009/12/EK 2. panta 2. punktā, vai, ja attiecīgā dalībvalsts degvielas uzpildes sistēmu centralizētās infrastruktūras pārvaldību ir rezervējusi citai struktūrai, ievērojot Padomes Direktīvas 96/67/EK² 8. panta 1. punktu, minētā cita struktūra;
- 3) "gaisa kuģa ekspluatants" ir persona, kas iepriekšējā pārskata periodā īstenojusi vismaz 500 komerciālu pasažieru gaisa pārvadājumu lidojumus vai 52 komerciālu kravas gaisa pārvadājumu lidojumus no Savienības lidostām, vai gadījumā, ja šo personu nav iespējams identificēt, gaisa kuģa īpašnieks;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.).

² Padomes Direktīva 96/67/EK (1996. gada 15. oktobris) par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.).

- 4) "komerciālu gaisa pārvadājumu lidojums" ir lidojums, ko veic, lai par atlīdzību vai nomas maksu pārvadātu pasažierus, kravu vai pastu, tostarp komerciālos nolūkos veikts darījumu aviācijas lidojums;
- 5) "maršruts" ir lidojumā veiktais ceļš, kurā ņem vērā minētā lidojuma izlidošanas un galamērķa vietu;
- 6) "aviācijas degviela" ir analogiskā degviela, kas ražota tiešai izmantošanai gaisa kuģī;
- 7) "ilgtspējīgas aviācijas degvielas" ("*SAF*") ir aviācijas degvielas, kas ir vai nu:
 - a) sintētiskās aviācijas degvielas;
 - b) aviācijas biodegvielas; vai
 - c) pārstrādāta oglekļa aviācijas degvielas;
- 8) "aviācijas biodegvielas" ir aviācijas degvielas, kas ir vai nu:
 - a) "modernas biodegvielas", kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 34. punktā;
 - b) "biodegvielas", kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 33. punktā un kas ražotas no minētās direktīvas IX pielikuma B daļā uzskaitītajām izejvielām; vai

- c) "biodegvielas", kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 33. punktā, izņemot biodegvielas, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, kā definēts minētās direktīvas 2. panta otrās daļas 40. punktā, un kas atbilst minētās direktīvas 29. pantā noteiktajiem ilgtspējas un aprites cikla emisiju ietaupījuma kritērijiem un ir sertificētas saskaņā ar minētās direktīvas 30. pantu;
- 9) "pārstrādāta oglekļa aviācijas degvielas" ir aviācijas degvielas, kas ir pārstrādāta oglekļa degvielas, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 35. punktā un kuras atbilst minētās direktīvas 29.a panta 2. punktā minētajai aprites cikla emisiju ietaupījuma robežvērtībai un ir sertificētas saskaņā ar minētās direktīvas 30. pantu;
- 10) "partija" ir *SAF* daudzums, ko var identificēt ar numuru un izsekot;
- 11) "aprites cikla emisijas" ir *SAF* oglekļa dioksīda ekvivalenta emisijas, kurās ņemtas vērā oglekļa dioksīda ekvivalenta emisijas, ko rada enerģijas ražošana, transportēšana, izplatīšana un izmantošana gaisa kuģī, tostarp sadegšanas laikā, un kuras aprēķinātas saskaņā ar metodiku, kas pieņemta, ievērojot Direktīvas (ES) 2018/2001 28. panta 5. punktu vai 31. panta 5. punktu vai ievērojot attiecīgos Savienības tiesību aktus;
- 12) "sintētiskās aviācijas degvielas" ir aviācijas degvielas, kas ir nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgas degvielas, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 36. punktā un kuras atbilst minētās direktīvas 29.a panta 1. punktā minētajai aprites cikla emisiju ietaupījuma robežvērtībai un ir sertificētas saskaņā ar minētās direktīvas 30. pantu;

- 13) "sintētiskās mazoglekļa aviācijas degvielas" ir nebioloģiskas izcelsmes aviācijas degvielas, kuru enerģijas saturs iegūts no nefosila mazoglekļa ūdeņraža, kas atbilst aprites cikla emisiju ietaupījuma 70 % robežvērtībai, un izmantojot metodiku šādu aprites cikla emisiju ietaupījumu novērtēšanai, ievērojot attiecīgos Savienības tiesību aktus;
- 14) "tradicionālās aviācijas degvielas" ir aviācijas degvielas, kas ražotas no fosiliem neatjaunīgiem oglekļa ūdeņražu degvielu avotiem;
- 15) "mazoglekļa aviācijas ūdeņradis" ir ūdeņradis, kas paredzēts izmantošanai gaisa kuģī un kura enerģijas saturs iegūts no nefosiliem neatjaunīgiem avotiem, kas atbilst aprites cikla emisiju ietaupījuma 70 % robežvērtībai, un izmantojot metodiku šādu aprites cikla emisiju ietaupījumu novērtēšanai, ievērojot attiecīgos Savienības tiesību aktus;
- 16) "atjaunīgais aviācijas ūdeņradis" ir ūdeņradis, kas paredzēts izmantošanai gaisa kuģī un kas kvalificējams kā nebioloģiskas izcelsmes atjaunīga degviela, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 36. punktā, un kas atbilst minētās direktīvas 29.a panta 1. punktā minētajai aprites cikla emisiju ietaupījuma robežvērtībai un ir sertificēts saskaņā ar minētās direktīvas 30. pantu;
- 17) "aviācijas ūdeņradis" ir atjaunīgais aviācijas ūdeņradis vai mazoglekļa aviācijas ūdeņradis;
- 18) "mazoglekļa aviācijas degvielas" ir sintētiskās mazoglekļa aviācijas degvielas vai mazoglekļa aviācijas ūdeņradis;

- 19) "aviācijas degvielas piegādātājs" ir degvielas piegādātājs, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 38. punktā un kas piegādā aviācijas degvielu vai aviācijas ūdeņradi Savienības lidostā;
- 20) "degvielas uzpildes operators" ir apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs, kas organizē un veic degvielas uzpildīšanas un degvielas noliešanas darbības, tostarp degvielas uzglabāšanu un degvielas piegāžu kvalitātes un kvantitātes kontroli gaisa kuģu ekspluatantiem Savienības lidostās, kā minēts Direktīvas 96/67/EK pielikumā;
- 21) "galvenā darījumdarbības vieta" ir aviācijas degvielas piegādātāja galvenais birojs vai juridiskā adrese dalībvalstī, kurā notiek aviācijas degvielas piegādātāja galvenā finanšu un darbības kontrole;
- 22) "pārskata gads" ir viena gada laikposms, kurā ir jāiesniedz 8. un 10. pantā minētie ziņojumi un kurš sākas 1. janvārī un beidzas 31. decembrī;
- 23) "pārskata periods" ir laikposms no 1. janvāra līdz 31. decembrim gadā pirms pārskata gada;
- 24) "gadā vajadzīgā aviācijas degviela" ir tādas aviācijas degvielas daudzums, kas Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012¹ IV pielikumā dēvēta par lidojuma degvielu un degvielu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes, kurš pārskata periodā ir vajadzīgs, lai no attiecīgās Savienības lidostas veiktu visus gaisa kuģa ekspluatanta lidojumus, uz kuriem attiecas šī regula;

¹ Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

- 25) "gadā neuzpildītais daudzums" ir starpība starp gadā vajadzīgo aviācijas degvielu un faktisko degvielas daudzumu, ko gaisa kuģa ekspluatants pārskata periodā ir uzpildījis pirms lidojumiem, uz kuriem attiecas šī regula un kurus veic no attiecīgās Savienības lidostas;
- 26) "kopējais gadā neuzpildītais daudzums" ir gaisa kuģa ekspluatanta gadā neuzpildīto daudzumu summa visās Savienības lidostās pārskata periodā;
- 27) "siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēma" ir sistēma, ar ko gaisa kuģu ekspluatantiem piešķir priekšrocības attiecībā uz *SAF* izmantošanu.

4. pants

Savienības lidostās pieejamās SAF īpatsvars

1. Ievērojot 15. pantu, aviācijas degvielas piegādātāji nodrošina, ka visa aviācijas degviela, kas gaisa kuģu ekspluatantiem pieejama katrā Savienības lidostā, satur *SAF* minimālo īpatsvaru, tostarp sintētiskās aviācijas degvielas minimālo īpatsvaru atbilstīgi I pielikumā noteiktajām vērtībām un piemērošanas datumiem. Neskarot minēto minimālo īpatsvaru, aviācijas degvielas piegādātāji arī nodrošina, ka visa aviācijas degviela, kas gaisa kuģu ekspluatantiem pieejama katrā Savienības lidostā laikposmā no 2030. gada 1. janvāra līdz 2031. gada 31. decembrim un no 2032. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim, satur vismaz sintētisko aviācijas degvielu vidējo īpatsvaru saskaņā ar I pielikumā noteiktajām vērtībām.

Šo pienākumu uzskata par izpildītu arī tad, ja pirmajā daļā minētais minimālais īpatsvars ir sasniegts, izmantojot:

- a) atjaunīgo aviācijas ūdeņradi;
- b) mazoglekļa aviācijas degvielas.

2. Lai aprēķinātu I pielikumā noteikto minimālo īpatsvaru gadījumos, kad aviācijas ūdeņradi dara pieejamu gaisa kuģu ekspluatantiem Savienības lidostā:

- a) kā visu attiecīgo degvielu vērtības attiecībā uz enerģijas saturu izmanto tās vērtības, kas minētas Direktīvas (ES) 2018/2001 27. panta 2. punkta f) un g) apakšpunktā un III pielikumā, vai tās vērtības, kas minētas attiecīgajos starptautiskajos aviācijas standartos attiecībā uz degvielām un kas nav iekļautas minētajā pielikumā; un
- b) piegādātā aviācijas ūdeņraža enerģijas saturu ņem vērā gan skaitītājā, gan saucējā.

3. Ja aviācijas degvielas piegādātājs izmanto 1. punkta otrajā daļā paredzēto iespēju vai ja gaisa kuģa ekspluatants uzpilda minētajā daļā minētās degvielas, atsaucies uz *SAF* 3. panta 10., 11. un 27. punktā, 8., 9. un 10. pantā, 12. panta 6. un 7. punktā, 13. panta 1. punkta a), b) un g) apakšpunktā, 14. pantā, 15. panta 1. punktā un II pielikumā uzskata par atsaucēm arī uz mazoglekļa aviācijas degvielām un atjaunīgo aviācijas ūdeņradi.

4. Katrā pārskata periodā to aviācijas biodegvielu, kas nav modernas biodegvielas, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 34. punktā, un kas nav biodegvielas, kuras ražotas no minētās direktīvas IX pielikuma B daļā uzskaitītajām izejvielām, īpatsvars, ko katrs aviācijas degvielas piegādātājs piegādā Savienības lidostās, nepārsniedz 3 % no piegādātajām aviācijas degvielām, lai nodrošinātu atbilstību šā panta 1. punktā un šīs regulas I pielikumā minētajam minimālajam īpatsvaram.
5. Šīs regulas I pielikumā noteiktajā *SAF* minimālā īpatsvara aprēķinā neiekļauj *SAF*, kas ražota no šādām izejvielām: "pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugi", kas definēti Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 40. punktā, starpkultūras, palmu taukskābju destilāti un no palmām un sojas iegūti materiāli, kā arī ziepju izejvielas un to atvasinājumi.

Tomēr minēto izņēmumu nepiemēro izejvielām, kas iekļautas Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikumā, saskaņā ar minētajā pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem.
6. Aviācijas degvielas piegādātāji atbilstību šā panta 1. punktā noteiktajam pienākumam var pierādīt, izmantojot Direktīvas (ES) 2018/2001 30. pantā minēto masas bilances sistēmu.

7. Neskarot 12. panta 4. un 5. punkta piemērošanu, aviācijas degvielas piegādātājs, kas attiecīgajā pārskata periodā nav piegādājis I pielikumā noteikto degvielas minimālo īpatsvaru, nākamajā pārskata periodā vismaz sedz šo iztrūkumu. Izņēmuma kārtā, ja aviācijas degvielas piegādātājs nav piegādājis sintētiskās aviācijas degvielas vidējo īpatsvaru laikposmā no 2030. gada 1. janvāra līdz 2031. gada 31. decembrim, tas šo iztrūkumu vismaz sedz pirms laikposma – 2032. gada 1. janvāris līdz 2034. gada 31. decembris – beigām un ja aviācijas degvielas piegādātājs nav piegādājis sintētiskās aviācijas degvielas vidējo īpatsvaru laikposmā no 2032. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim, tas nākamajā pārskata periodā vismaz sedz šo iztrūkumu.

5. pants

Uzpildes pienākums gaisa kuģu ekspluatantiem

1. Aviācijas degvielas daudzums, ko gadā attiecīgā Savienības lidostā uzpildījis attiecīgais gaisa kuģa ekspluatants, ir vismaz 90 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas.

2. Gaisa kuģa ekspluatants var uzpildīt mazāk par šā panta 1. punktā noteikto robežvērtību, ja tas nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem. Šādos gadījumos attiecīgais gaisa kuģa ekspluatants sniedz pienācīgu pamatojumu 11. panta 6. punktā minētajai kompetentajai iestādei vai minētajām kompetentajām iestādēm un Aģentūrai par minētās robežvērtības nesasniegšanu, tostarp sniedzot norādi par ietekmētajiem maršrutiem. Minēto informāciju iekļauj 8. pantā minētajā ziņojumā. Par saistītajiem degvielas daudzumiem ziņo atsevišķi saskaņā ar 8. pantu.
3. Izņēmuma kārtā gaisa kuģa ekspluatants pienācīgi pamatotos gadījumos var pieprasīt 11. panta 6. punktā minētajai kompetentajai iestādei vai minētajām kompetentajām iestādēm pagaidu atbrīvojumu no šā panta 1. punktā noteiktā pienākuma attiecībā uz lidojumiem no Savienības lidostas konkrētā esošā vai jaunā maršrutā, kas nepārsniedz 850 kilometrus, vai kas nepārsniedz 1200 kilometrus maršrutiem, kuri savieno lidostas uz salām bez dzelzceļa vai autoceļu savienojumiem. Minēto attālumu mēra pēc lielā loka maršruta metodes.
- Šādu pieprasījumu iesniedz vismaz trīs mēnešus pirms paredzētās atbrīvojuma piemērošanas dienas, pievienojot sīki izstrādātu un atbilstīgu pamatojumu. Šāds atbrīvojums būtu jāattiecina tikai uz šādām situācijām:
- a) nopietnām un atkārtotām ekspluatācijas grūtībām, kas saistītas ar gaisa kuģu uzpildi attiecīgā Savienības lidostā un kas neļauj gaisa kuģu ekspluatantiem veikt tūlītējas atgriešanās lidojumus pieņemamā laikā; vai

b) strukturālām aviācijas degvielas piegādes grūtībām, kas izriet no attiecīgās Savienības lidostas ģeogrāfiskajām iezīmēm, kā rezultātā aviācijas degvielas cenas ir ievērojami augstākas nekā vidēji citās Savienības lidostās piemērotās cenas līdzīga tipa aviācijas degvielām, jo īpaši specifisku degvielas transportēšanas ierobežojumu dēļ vai tāpēc, ka minētajā lidostā ir ierobežota degvielas pieejamība, un kas attiecīgajam gaisa kuģa ekspluatantam rada ievērojami neizdevīgākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar tirgus apstākļiem citās Savienības lidostās ar līdzīgām konkurences iezīmēm.

4. Kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes izvērtē minēto pieprasījumu. Ņemot vērā sniegto pamatojumu, tā(-s) var pieprasīt papildu informāciju.
5. Kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes lēmumu par minēto pieprasījumu pieņem bez liekas kavēšanās vēlākais vienu mēnesi pirms paredzētā atbrīvojuma piemērošanas dienas. Ja, ievērojot 4. punktu, kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes pieprasa papildu informāciju, termiņu, kurā kompetentajai iestādei vai kompetentajām iestādēm jāpieņem lēmums, atliek līdz brīdim, kad gaisa kuģa ekspluatants sniedz pilnīgu informāciju.

Piešķirtajam atbrīvojumam ir ierobežots derīguma termiņš, kas nepārsniedz vienu gadu, un pēc tam to pārskata pēc gaisa kuģa ekspluatanta pieprasījuma.

6. Kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes pieņem lēmumu, vai pieņemt vai noraidīt pirmo atbrīvojuma pieprasījumu, kas iesniegts ievērojot 3. punktu. Ja šāds lēmums nav pieņemts 5. punktā noteiktajā termiņā, to neuzskata par lēmumu, ar ko atļauj piemērot pieprasīto atbrīvojumu. Ja lēmums par spēkā esoša atbrīvojuma pagarināšanas pieprasījumu nav pieņemts vēlākais vienu mēnesi pirms paredzētās pagarināšanas dienas, ar noteikumu, ka šādam pieprasījumam ir pievienots detalizēts un pienācīgs pamatojums, to uzskata par lēmumu atļaut turpināt piemērot pieprasīto atbrīvojumu.
7. Gaisa kuģa ekspluatantam ir tiesības pārsūdzēt kompetentās iestādes vai kompetento iestāžu lēmumu, ar ko noraida atbrīvojuma pieprasījumu.
8. Kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes paziņo Komisijai atļauto un noraidīto atbrīvojumu sarakstu, sniedzot sava lēmuma pamatojumu un novērtējumu, kas ir tā pamatā. Komisija publicē atļauto atbrīvojumu sarakstu un atjaunina minēto sarakstu vismaz reizi gadā.

9. Pēc rakstiskas sūdzības saņemšanas no dalībvalsts, gaisa kuģa ekspluatanta, attiecīgā Savienības lidostas vadības dienesta vai aviācijas degvielas piegādātāja, vai pēc savas iniciatīvas Komisija pēc tam, kad tā ir izvērtējusi pamatojumu atbrīvojumam, kas piešķirts saskaņā ar šā panta 5. punktu, ņemot vērā šā panta 3. punktā izklāstītos kritērijus, var pieņemt īstenošanas aktus, pieprasot kompetentajai iestādei vai kompetentajām iestādēm pieņemt lēmumu, ar ko atceļ minēto atbrīvojumu no nākamā sarakstu perioda sākuma Padomes Regulas (EEK) Nr. 95/93¹ 2. panta d) punkta nozīmē. Ja minētais sarakstu periods sākas mazāk nekā divus mēnešus pēc lēmuma publicēšanas, lēmumu par atbrīvojuma atcelšanu sāk piemērot no nākamā sarakstu perioda sākuma. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.
10. Lai varētu pieņemt 9. punktā minētos īstenošanas aktus, Komisija var pieprasīt visu vajadzīgo informāciju no dalībvalstīm un gaisa kuģu ekspluatantiem. Dalībvalstis un gaisa kuģu ekspluatanti šādu informāciju sniedz bez liekas kavēšanās. Dalībvalstis palīdz gaisa kuģu ekspluatantiem sniegt informāciju.
11. Komisija līdz 2024. gada 1. septembrim pieņem pamatnostādnes par šajā pantā minēto atbrīvojumu piemērošanu. Šādās pamatnostādnēs iekļauj elementus, kas gaisa kuģa ekspluatantam jāsniedz, lai pamatotu minētos atbrīvojumus.

¹ Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

6. pants

Savienības lidostas vadības dienesta pienākumi atvieglot piekļuvi SAF

1. Savienības lidostu vadības dienesti veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atvieglotu gaisa kuģu ekspluatantu piekļuvi aviācijas degvielām, kuras satur *SAF* minimālo īpatsvaru saskaņā ar šo regulu.
2. Ja gaisa kuģu ekspluatanti ziņo kompetentajai iestādei vai kompetentajām iestādēm par grūtībām attiecīgā Savienības lidostā piekļūt aviācijas degvielām, kuras satur *SAF* minimālo īpatsvaru saskaņā ar šo regulu, kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes pieprasa Savienības lidostas vadības dienestam sniegt informāciju, kas nepieciešama, lai pierādītu atbilstību 1. punktam. Attiecīgais Savienības lidostas vadības dienests informāciju kompetentajai iestādei sniedz bez liekas kavēšanās.
3. Kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes novērtē visu informāciju, kas saņemta saskaņā ar 2. punktu. Ja kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes secina, ka Savienības lidostas vadības dienests pilda savus 1. punktā minētos pienākumus, tā par to informē Komisiju un Aģentūru. Neatbilstības gadījumā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes bez liekas kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā trīs gadus pēc kompetentās iestādes pieprasījuma saskaņā ar 2. punktu pieprasa Savienības lidostas vadības dienestam identificēt problēmas, kas saistītas ar gaisa kuģu ekspluatantu grūtībām pienācīgi piekļūt aviācijas degvielām, kuras satur *SAF* minimālo īpatsvaru, un veikt vajadzīgos pasākumus, lai šīs problēmas novērstu.

4. Šā panta 2. un 3. punkta nolūkā aviācijas degvielas piegādātāji, degvielas uzpildes operatori, gaisa kuģu ekspluatanti un jebkura cita puse, uz kuru attiecas paziņotās grūtības, pēc pieprasījuma un bez liekas kavēšanās sniedz Savienības lidostas vadības dienestam visu nepieciešamo informāciju un sadarbojas ar Savienības lidostas vadības dienestu, lai identificētu paziņotās grūtības un veiktu nepieciešamos pasākumus to novēršanai.
5. Kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes bez liekas kavēšanās nosūta Aģentūrai visu attiecīgo informāciju, kas sniegta saskaņā ar šā panta 2. un 3. punktu, lai tā varētu sagatavot 13. pantā minēto tehnisko ziņojumu.

7. pants

Ūdeņraža piegādes un elektropadeves veicināšana Savienības lidostās

1. Savienības lidostu vadības dienesti, aviācijas degvielas piegādātāji un degvielas uzpildes operatori attiecīgā gadījumā sadarbojas ar savu attiecīgo dalībvalsti, lai sagatavotu valsts politikas regulējumus alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai lidostās, uz kurām attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804¹.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L 234, 22.9.2023., 1.lpp.).

2. Savienības lidostu vadības dienesti, aviācijas degvielas piegādātāji un degvielas uzpildes operatori attiecīgā gadījumā saskaņā ar 1. punktā minētajiem valsts politikas regulējumiem, ja šāds regulējums ir pieņemts, sadarbojas un veic pasākumus, lai atvieglotu gaisa kuģu ekspluatantu piekļuvi ūdeņradim vai elektroenerģijai, ko izmanto galvenokārt gaisa kuģa piedziņai, un nodrošinātu infrastruktūru un pakalpojumus, kas vajadzīgi šāda ūdeņraža vai elektroenerģijas piegādei, uzglabāšanai un uzpildei, lai gaisa kuģi attiecīgā gadījumā uzpildītu vai uzlādētu saskaņā ar valsts politikas regulējumu alternatīvās degvielas infrastruktūras ieviešanai.
3. Līdz 2025. gada 31. martam un pēc tam reizi divos gados Savienības lidostu vadības dienesti ziņo kompetentajai iestādei un Aģentūrai par to, kā attiecībā uz savu attiecīgo Savienības lidostu tiek virzīti esošie projekti, ar kuriem īsteno kādu no 2. punktā minētajām iniciatīvām. Minētajā ziņojumā iekļauj informāciju, kas ir publiski pieejama vai ko var publiskot, tostarp attiecīgā gadījumā prognozes par ūdeņraža un elektroenerģijas ražošanas apjomu un veidu un to piegādi gaisa kuģu ekspluatantiem Savienības lidostā, kā arī uzlādes un uzpildes infrastruktūras un pakalpojumu ieviešanas plānus, ja šādi plāni ir pieņemti.

8. pants

Gaisa kuģu ekspluatantu ziņošanas pienākumi

1. Līdz katra pārskata gada 31. martam un pirmo reizi 2025. gadā gaisa kuģu ekspluatanti iesniedz kompetentajām iestādēm un Aģentūrai šādu informāciju par attiecīgo pārskata periodu:
 - a) kopējais aviācijas degvielas daudzums, kas uzpildīts katrā Savienības lidostā, tonnās;
 - b) gadā vajadzīgā aviācijas degviela katrā Savienības lidostā, tonnās;
 - c) gadā neuzpildītais daudzums katrā Savienības lidostā, kas jānorāda kā 0 (nulle), ja gadā neuzpildītais daudzums ir negatīvs vai ja tas nepārsniedz 10 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas;
 - d) gadā uzpildītais daudzums tonnās katrā Savienības lidostā, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem, ievērojot 5. panta 2. punktu;
 - e) kopējais *SAF* daudzums tonnās, kas no aviācijas degvielas piegādātājiem iegādāts, lai no Savienības lidostām veiktu lidojumus, uz kuriem attiecas šī regula;

- f) par katru *SAF* pirkumu – aviācijas degvielas piegādātāja nosaukums, iegādātais daudzums tonnās, pārveides process, ražošanā izmantoto izejvielu raksturlielumi un izcelsme un *SAF* aprites cikla emisijas, un, ja vienā pirkumā ir iekļauti dažādi *SAF* veidi ar atšķirīgiem raksturlielumiem, minētā informācija jāsniedz par katru *SAF* veidu;
- g) kopējais to lidojumu skaits, uz kuriem attiecas šī regula un kuri tiek veikti no Savienības lidostām, izteikts lidojumu skaitā un lidojuma stundās.

2. Ziņojumu sniedz saskaņā ar II pielikumā norādītajām veidnēm.

3. Ziņojumu verificē neatkarīgs verificētājs saskaņā ar prasībām, kas noteiktas Direktīvas 2003/87/EK 14. un 15. pantā un īstenošanas aktos, kas pieņemti, pamatojoties uz minēto direktīvu.

9. pants

Gaisa kuģu ekspluatanta prasījums saistībā ar SAF izmantošanu

1. Gaisa kuģu ekspluatanti priekšrocības par vienas un tās pašas *SAF* partijas izmantošanu var prasīt tikai saskaņā ar vienu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmu. Emisijas faktors *SAF* izmantošanai ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ES ETS) ir noteikts Direktīvas 2003/87/EK IV pielikumā vai īstenošanas aktos, kas pieņemti, ievērojot minētās direktīvas 14. pantu. Lai piešķirtu kvotas saskaņā ar ES ETS, piemēro Direktīvu 2003/87/EK. Lai piešķirtu kvotas, kas rezervētas *SAF* uzpildei saskaņā ar ES ETS, piemēro Direktīvas 2003/87/EK 3.c panta 6. punktu.

Kopā ar 8. pantā minēto ziņojumu gaisa kuģu ekspluatanti iesniedz Aģentūrai:

- a) deklarāciju par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmām, kurās tie piedalās un kuru ietvaros tie var ziņot par *SAF*;
- b) deklarāciju, kas apliecina, ka tie nav ziņojuši par vienām un tām pašām *SAF* partijām saskaņā ar vairāk nekā vienu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmu; un
- c) informāciju par dalību Savienības, valsts vai reģionālajās finansiālā atbalsta shēmās, kas ļauj gaisa kuģu ekspluatantiem saņemt kompensāciju par iegādāto *SAF* izmaksām, un informāciju par to, vai viena un tā pati *SAF* partija ir saņēmusi atbalstu saskaņā ar vairāk nekā vienu finansiālā atbalsta shēmu.

2. Lai ziņotu par *SAF* izmantošanu saskaņā ar šīs regulas 8. pantu vai saskaņā ar siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmu, aviācijas degvielas piegādātāji pēc iespējas drīz un katrā gadījumā ne vēlāk kā katra pārskata gada 14. februārī bez maksas sniedz gaisa kuģu ekspluatantiem attiecīgu precīzu informāciju, kas attiecas uz pārskata periodu.
3. Gaisa kuģa ekspluatants var pieprasīt aviācijas degvielas piegādātājam sniegt 2. punktā minēto informāciju attiecībā uz citiem ziņošanas pienākumiem, tostarp tiem, kas noteikti valsts tiesību aktos. Aviācijas degvielas piegādātājs minēto informāciju sniedz bez maksas. Ja pieprasījums attiecas uz informāciju par periodu, kas pieprasījuma iesniegšanas brīdī jau ir beidzies, aviācijas degvielas piegādātājs minēto informāciju sniedz 90 dienu laikā no minētā pieprasījuma iesniegšanas datuma. Ja pieprasījums attiecas uz informāciju par pārskata periodu, kas pieprasījuma iesniegšanas brīdī vēl nav beidzies, gaisa kuģa ekspluatants pieprasījumu cenšas iesniegt vismaz 45 dienas pirms minētā perioda beigām. Aviācijas degvielas piegādātājs minēto informāciju sniedz 45 dienu laikā pēc minētā perioda beigām.

10. pants

Aviācijas degvielas piegādātāju ziņošanas pienākumi

Līdz katra pārskata gada 14. februārim un pirmo reizi 2025. gadā aviācijas degvielas piegādātāji Direktīvas (ES) 2018/2001 31.a pantā minētajā Savienības datubāzē ziņo šādu informāciju par pārskata periodu:

- a) aviācijas degvielas daudzums, kas piegādāts katrā Savienības lidostā, tonnās;
- b) *SAF* daudzums, kas piegādāts katrā Savienības lidostā, un par katru *SAF* veidu, kā detalizēti norādīts c) apakšpunktā, tonnās;
- c) Savienības lidostās piegādātā katra *SAF* veida pārveides process, ražošanā izmantoto izejvielu raksturlielumi un izcelsme un aprites cikla emisijas;
- d) aromātisko savienojumu un naftalīnu (tilpuma procentos) un sēra (masas procentos) saturs piegādātajā aviācijas degvielā katrā partijā, katrā Savienības lidostā un Savienības līmenī, norādot katras partijas kopējo apjomu un masu un testēšanas metodi, kas piemērota, lai izmērītu katras vielas saturu partijas līmenī;
- e) katrā Savienības lidostā piegādātās aviācijas degvielas un *SAF* enerģijas saturs katram degvielas veidam.

Dalībvalstīm valsts līmenī ir izveidots nepieciešamais tiesiskais un administratīvais regulējums, lai nodrošinātu, ka informācija, ko aviācijas degvielas piegādātāji ievada minētajā Savienības datubāzē, ir precīza un ka tā ir verificēta un revidēta, ievērojot Direktīvas (ES) 2018/2001 31.a pantu.

Aģentūrai un kompetentajām iestādēm ir piekļuve minētajai Savienības datubāzei. Aģentūra izmanto minētajā Savienības datubāzē iekļauto informāciju, kad informācija ir verificēta dalībvalsts līmenī, ievērojot Direktīvas (ES) 2018/2001 31.a pantu.

11. pants

Kompetentā iestāde

1. Dalībvalstis izraugās kompetento iestādi vai kompetentās iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanas izpildi un par naudas sodu piemērošanu gaisa kuģu ekspluatantiem, Savienības lidostu vadības dienestiem un aviācijas degvielas piegādātājiem. Dalībvalstis informē Komisiju un Aģentūru par izraudzītās kompetentās iestādes vai izraudzīto kompetento iestāžu identitāti.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka to kompetentās iestādes savus uzraudzības un izpildes uzdevumus veic objektīvi un pārredzami un neatkarīgi no gaisa kuģu ekspluatantiem, aviācijas degvielas piegādātājiem un Savienības lidostu vadības dienestiem. Dalībvalstis arī nodrošina, ka to kompetentajām iestādēm ir nepieciešamie resursi un spējas efektīvai un savlaicīgai to uzdevumu veikšanai, kuri tām uzticēti saskaņā ar šo regulu.

3. Komisija, Aģentūra un dalībvalstu kompetentās iestādes sadarbojas un apmainās ar visu attiecīgo informāciju, lai nodrošinātu šīs regulas efektīvu īstenošanu un ievērošanu.
4. Aģentūra nosūta kompetentajām iestādēm apkopotus datus par gaisa kuģu ekspluatantiem, Savienības lidostām un to attiecīgajiem Savienības lidostu vadības dienestiem un aviācijas degvielas piegādātājiem, par kuriem šīs iestādes ir kompetentas, ievērojot 5., 6. un 7. punktu.
5. Atbildīgo dalībvalsti, kuras kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes, kas izraudzītas saskaņā ar šā panta 1. punktu, ir atbildīgas par attiecīgo gaisa kuģa ekspluatantu, nosaka, ievērojot Komisijas Regulu (EK) Nr. 748/2009¹. Attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatantiem, kas minētajā regulā nav iedalīti kādai dalībvalsti, atbildīgo dalībvalsti nosaka, ievērojot Direktīvas 2003/87/EK 18.a pantā paredzētos noteikumus. Iedalīšanas procesā dalībvalstīm palīdz Komisija. Šajā nolūkā Komisija var lūgt *Eurocontrol* palīdzību un var noslēgt attiecīgus nolīgumus ar *Eurocontrol*.
6. Atbildīgo dalībvalsti, kuras kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes, kas izraudzītas saskaņā ar 1. punktu, ir atbildīgas par attiecīgo Savienības lidostas vadības dienestu, nosaka, pamatojoties uz Savienības lidostas attiecīgo teritoriālo jurisdikciju.

¹ Komisijas Regula (EK) Nr. 748/2009 (2009. gada 5. augusts) par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti (OV L 219, 22.8.2009., 1. lpp.).

7. Atbildīgā dalībvalsts, kuras kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes, kas izraudzītas saskaņā ar 1. punktu, ir atbildīgas par attiecīgo aviācijas degvielas piegādātāju, ir dalībvalsts, kurā atrodas aviācijas degvielas piegādātāja galvenā darbības vieta.
8. Attiecībā uz aviācijas degvielas piegādātājiem, kuru galvenā darbības vieta neatrodas kādā dalībvalstī, atbildīgā dalībvalsts ir tā dalībvalsts, kurā aviācijas degvielas piegādātājs 2023. gadā vai pirmajā gadā, kad viņš sāka piegādāt aviācijas degvielu Savienības tirgū, ir piegādājis lielāko aviācijas degvielas daudzumu, atkarībā no tā, kurš no šiem gadiem ir vēlāks.

Šāds aviācijas degvielas piegādātājs savai kompetentajai iestādei var iesniegt pamatotu pieprasījumu mainīt tā kompetento iestādi uz citu dalībvalsti, ja tas divu gadu laikā pirms pieprasījuma iesniegšanas lielāko aviācijas degvielas īpatsvaru ir piegādājis šajā dalībvalstī. Lēmumu par kompetentās iestādes maiņu pieņem sešu mēnešu laikā pēc aviācijas degvielas piegādātāja pieprasījuma saņemšanas, par to vienojas no jauna iedalītās dalībvalsts kompetentās iestādes un to bez liekas kavēšanās nosūta Aģentūrai un Komisijai. To piemēro no pārskata perioda sākuma pēc minētā lēmuma pieņemšanas dienas.

12. pants

Izpilde

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētie sodi ir efektīvi, samērīgi un atturoši, jo īpaši ņemot vērā pārkāpuma būtību, ilgumu, atkārtēanos un smagumu. Dalībvalstis informē Komisiju par minētajiem noteikumiem un minētajiem pasākumiem līdz 2024. gada 31. decembrim un bez kavēšanās informē to par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos skar.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas nepilda 5. pantā noteiktos pienākumus, piemēro naudas sodu. Minētais naudas sods ir samērīgs un atturošs, un vismaz divreiz lielāks par summu, ko iegūst, aviācijas degvielas gada vidējo cenu par tonnu reizinot ar kopējo gadā neuzpildīto daudzumu. Gaisa kuģa ekspluatants var tikt atbrīvots no naudas soda, ja tas var pierādīt, ka tā 5. pantā noteikto saistību neizpildi ir izraisījuši ārkārtēji un neparedzami apstākļi ārpus tā kontroles, no kuru sekām nebūtu bijis iespējams izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi saprātīgie pasākumi.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka jebkuram Savienības lidostas vadības dienestam, kas neveic vajadzīgos pasākumus, lai novērstu to, ka gaisa kuģu ekspluatantiem nav pienācīgas piekļuves aviācijas degvielām, kurās ir *SAF* minimālais īpatsvars saskaņā ar 6. panta 3. punktu, piemēro naudas sodu.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka visiem aviācijas degvielas piegādātājiem, kas nepilda 4. pantā noteiktos pienākumus attiecībā uz *SAF* minimālo īpatsvaru, piemēro naudas sodu. Minētais naudas sods ir samērīgs un atturošs, un vismaz divreiz lielāks par summu, ko iegūst, reizinot tradicionālās aviācijas degvielas un *SAF* gada vidējās cenas par tonnu starpību ar aviācijas degvielu daudzumu, kas neatbilst 4. pantā un I pielikumā minētajām prasībām par minimālo īpatsvaru.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka visiem aviācijas degvielas piegādātājiem, kas nepilda 4. pantā noteiktos pienākumus attiecībā uz sintētisko aviācijas degvielu minimālo īpatsvaru un – laikposmā no 2030. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim – sintētisko aviācijas degvielu vidējo īpatsvaru, piemēro naudas sodu. Minētais naudas sods ir samērīgs un atturošs, un vismaz divreiz lielāks par summu, ko iegūst, reizinot sintētiskās aviācijas degvielas un tradicionālās aviācijas degvielas gada vidējās cenas par tonnu starpību ar aviācijas degvielas daudzumu, kas neatbilst 4. pantā un I pielikumā minētajam minimālajam īpatsvaram. Lai izvairītos no dubulta soda, dalībvalstis, nosakot naudas sodu, kas attiecas uz sintētisko aviācijas degvielu vidējo īpatsvaru, ņem vērā visus naudas sodus, kas attiecas uz sintētisko aviācijas degvielu minimālo īpatsvaru un kas jau piemēroti aviācijas degvielas piegādātājam šajā punktā minētajā attiecīgajā periodā.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka visiem aviācijas degvielas piegādātājiem, par kuriem ir pierādīts, ka tie ir snieguši maldinošu vai neprecīzu informāciju par saskaņā ar 9. panta 2. punktu un 10. pantu piegādātās *SAF* raksturlielumiem vai izcelsmi, piemēro naudas sodu. Minētais naudas sods ir samērīgs un atturošs, un ne mazāk kā divas reizes lielāks par summu, ko iegūst, reizinot tradicionālās aviācijas degvielas un *SAF* gada vidējās cenas par tonnu starpību ar aviācijas degvielu daudzumu, par kuru sniegta maldinoša vai neprecīza informācija.
7. Lēmumā, ar ko piemēro šā panta 2., 4., 5. un 6. punktā minētos naudas sodus, kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes paskaidro metodiku, ko piemēro, lai noteiktu aviācijas degvielas, *SAF* un sintētiskās aviācijas degvielas cenu Savienības aviācijas degvielas tirgū. Minētās metodikas pamatā ir pārbaudāmi un objektīvi kritēriji, tostarp no 13. pantā minētā jaunākā pieejamā tehniskā ziņojuma.

8. Dalībvalstis nodrošina, ka visi aviācijas degvielas piegādātāji, kuri attiecīgajā pārskata periodā ir uzkrājuši iztrūkumu saistībā ar 4. pantā noteikto pienākumu par *SAF* vai sintētisko aviācijas degvielu minimālo īpatsvaru, nākamajā pārskata periodā papildus pārskata perioda pienākumam piegādā tirgum attiecīgās degvielas daudzumu, kas vienāds ar minēto iztrūkumu.

Atkāpjoties no pirmās daļas, sintētiskām aviācijas degvielām laikposmā no 2030. gada 1. janvāra līdz 2031. gada 31. decembrim un no 2032. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim piemēro šādus noteikumus:

- a) visi aviācijas degvielas piegādātāji, kuri laikposmā no 2030. gada 1. janvāra līdz 2031. gada 31. decembrim ir uzkrājuši iztrūkumu saistībā ar 4. pantā noteikto pienākumu par sintētisko aviācijas degvielu vidējo īpatsvaru, laikposmā no 2032. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim papildus minētā perioda pienākumam piegādā tirgum sintētiskās aviācijas degvielas daudzumu, kas vienāds ar minēto iztrūkumu; un
- b) visi aviācijas degvielas piegādātāji, kuri laikposmā no 2032. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim ir uzkrājuši iztrūkumu saistībā ar 4. pantā noteikto pienākumu par sintētisko aviācijas degvielu vidējo īpatsvaru, nākamajā pārskata periodā papildus pārskata perioda pienākumam piegādā tirgum sintētiskās aviācijas degvielas daudzumu, kas vienāds ar minēto iztrūkumu.

Šā punkta pirmajā un otrajā daļā minēto pienākumu izpilde neatbrīvo aviācijas degvielas piegādātāju no pienākuma maksāt 4. un 5. punktā noteiktos naudas sodus;

9. Lai nodrošinātu pienākumu izpildi un naudas sodu iekasēšanu, dalībvalstu līmenī jāizveido vajadzīgā tiesiskā un administratīvā sistēma.
10. Dalībvalstis cenšas nodrošināt, ka ieņēmumi, kas gūti no naudas sodiem, vai minētajiem ieņēmumiem līdzvērtīga vērtība finansiālā izteiksmē tiek izmantota, lai atbalstītu pētniecības un inovācijas projektus *SAF* jomā, *SAF* ražošanu vai mehānismus, kuri ļauj pārvarēt *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielu cenu atšķirības.

Gadījumos, kad šādus ieņēmumus piešķir dalībvalsts vispārējam budžetam, uzskata, ka dalībvalsts ir ievērojusi panta pirmo daļu, ja tā īsteno finansiālā atbalsta politiku ar mērķi atbalstīt pētniecības un inovācijas projektus *SAF* jomā, *SAF* ražošanu vai rīcībpolitikas tādu mehānismu atbalstam, kuri ļauj pārvarēt *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielu cenu atšķirības, ja to vērtība ir līdzvērtīga vai lielāka par ieņēmumiem, kas gūti no naudas sodiem.

Līdz 2026. gada 25. septembrim un pēc tam reizi piecos gados dalībvalstis publisko ziņojumu par to, kā izlietoti kopējie ieņēmumi, kas gūti no naudas sodiem, un informāciju par izdevumu apjomu, kas piešķirts pētniecības un inovācijas projektiem *SAF* jomā, *SAF* ražošanai vai rīcībpolitikām, tādu mehānismu atbalstam, kuri ļauj pārvarēt *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielu cenu atšķirības.

13. pants

Datu vākšana un publicēšana

1. Aģentūra, pamatojoties uz 7., 8. un 10. pantā minētajiem ziņojumiem, katru gadu publicē tehnisko ziņojumu un nosūta to Eiropas Parlamentam un Padomei. Minētajā ziņojumā ir vismaz šāda informācija:
 - a) kopējais *SAF* daudzums, ko gaisa kuģu ekspluatanti Savienības līmenī iegādājušies izmantošanai lidojumos, uz kuriem attiecas šī regula un kuri tiek veikti no Savienības lidostas, un sadalījumā par katru Savienības lidostu;
 - b) kopējais *SAF* un sintētiskās aviācijas degvielas daudzums, kas piegādāts Savienības līmenī, sadalījumā pa dalībvalstīm un Savienības lidostām. Ziņojumā norāda Savienības līmenī izmantoto izejvielu daudzumu un veidu, sadalījumā pa dalībvalstīm un Savienības lidostām, un iekļauj analīzi par aviācijas degvielas piegādātāju spēju nodrošināt atbilstību I pielikumā noteiktajam minimālajam īpatsvaram;

- c) ciktāl iespējams, *SAF* daudzums, kas piegādāts trešās valstīs, ar kurām Savienība vai Savienība un tās dalībvalstis ir noslēgušas nolīgumu, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, un citās trešās valstīs, ja šāda informācija ir publiski pieejama;
- d) informācija par tirgus stāvokli, tostarp par cenām, un *SAF* ražošanas un izmantošanas tendences Savienībā, sadalījumā pa dalībvalstīm, un, ciktāl iespējams, trešās valstīs, ar kurām Savienība vai Savienība un tās dalībvalstis ir noslēgušas nolīgumu, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, un citās trešās valstīs, tostarp informācija par *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielas cenu starpības izmaiņām;
- e) Savienības lidostas vadības dienesta atbilstības statuss 6. pantā noteiktajiem pienākumiem, sadalījumā pa lidostām;
- f) katra tāda gaisa kuģu ekspluatanta un aviācijas degvielas piegādātāja atbilstības statuss, kuram pārskata periodā ir jāizpilda pienākums saskaņā ar šo regulu;
- g) visu to *SAF* izcelsme un raksturlielumi un tā aviācijas ūdeņraža ilgtspējas raksturlielumi, kurus gaisa kuģu ekspluatanti iegādājušies izmantošanai lidojumos, uz kuriem attiecas šī regula un kuri tiek veikti no Savienības lidostām;

- h) aromātisko savienojumu un naftalīna (tilpuma procentos) un sēra (masas procentos) vidējais kopējais saturs aviācijas degvielā, kas piegādāta katrā Savienības lidostā un Savienības līmenī;
 - i) to projektu virzība Savienības lidostās, ar kuriem īsteno 7. panta 3. punktā minētās iniciatīvas.
2. Sagatavojot minēto ziņojumu, Aģentūra var apspriesties ar dalībvalstu ekspertiem.

14. pants

Vides marķējuma sistēma

1. Ar šo izveido brīvprātīgu vides marķējuma sistēmu, kas ļauj mērīt lidojumu vidisko sniegumu.
2. Marķējumus, kas piešķirti, ievērojot šo pantu, piemēro gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā, attiecībā uz lidojumiem, uz kuriem attiecas šī regula un kuri izlido no Savienības lidostām. Ja gaisa kuģa ekspluatants pieprasa piešķirt marķējumu saskaņā ar šo pantu, tas šādu marķējumu pieprasa visiem saviem lidojumiem, uz kuriem attiecas šī regula un kuri izlido no Savienības lidostām.

Gaisa kuģu ekspluatanti var pieprasīt piešķirt marķējumus saskaņā ar šo pantu arī lidojumiem, uz kuriem attiecas šī regula un kuri ierodas Savienības lidostās. Ja gaisa kuģa ekspluatants pieprasa piešķirt marķējumu saskaņā ar šo apakšpunktu, tas šādu marķējumu pieprasa visiem saviem lidojumiem, kuri ierodas Savienības lidostās.

3. Marķējumi, kas piešķirti, ievērojot šo pantu, apliecina lidojuma vidiskā snieguma līmeni, pamatojoties uz šā punkta otrajā daļā minēto informāciju. Lidojuma vidiskā snieguma līmeni nosaka, pamatojoties uz attiecīgā gaisa kuģa ekspluatanta veikto lidojumu vidējo vidisko sniegumu konkrētā maršrutā iepriekšējā attiecīgajā sarakstu periodā Regulas (EEK) Nr. 95/93 2. panta d) punkta nozīmē.

Marķējumā, ko piešķir, ievērojot šo pantu, ir šāda informācija:

- a) paredzamā oglekļa pēda uz vienu pasažieri, kas izteikta ar tādiem metriskiem rādītājiem kā CO₂ kilogrami uz pasažieri, marķējuma derīguma laikā;
- b) paredzētā CO₂ efektivitāte uz kilometru, kas izteikta ar tādiem metriskiem rādītājiem kā CO₂ grammi uz pasažieri uz kilometru, marķējuma derīguma laikā.

4. Paredzamo oglekļa pēdu uz vienu pasažieri un paredzamo CO₂ efektivitāti uz vienu lidojuma kilometru Aģentūra nosaka, pamatojoties uz standartizētu un zinātniski pamatotu metodiku un gaisa kuģu ekspluatantu sniegto informāciju par visiem vai dažiem šādiem faktoriem:
 - a) gaisa kuģu tipi, vidējais pasažieru skaits un kravas slodze, ko vajadzības gadījumā papildina ar minēto faktoru aplēsēm, piemēram, vidējais slodzes koeficients konkrētam maršrutam konkrētā laikposmā; un
 - b) gaisa kuģa ekspluatanta veiktajos lidojumos izmantotās degvielas veiktspēja, pamatojoties uz degvielas izmantošanas rādītājiem un izmantojot tādus rādītājus kā kopējais uzpildītās SAF daudzums, procentuālā daļa no kopējās degvielas uzpildes, kvalitāte un izcelsme, sastāvs un aprites cikla emisijas no lidojumam aprēķinātās degvielas izmantošanas.
5. Marķējumi, kas piešķirti ievērojot šo pantu, ir derīgi ierobežotu laikposmu, kas nepārsniedz vienu gadu, kā noteikts 11. punkta c) apakšpunktā minētajos īstenošanas aktos. Kopā ar marķējumu gaisa kuģa ekspluatants skaidri norāda marķējuma derīguma termiņu.
6. Aģentūra pēc gaisa kuģa ekspluatanta pieprasījuma piešķir marķējumu katram lidojumam vai lidojumu kopumam, ko veic ar vienādiem nosacījumiem, pamatojoties uz 3. punktā minēto informāciju un 4. punktā minēto standartizēto un zinātniski pamatoto metodiku un faktoriem.

Aģentūra var pieprasīt gaisa kuģa ekspluatantam sniegt papildu informāciju, kas vajadzīga marķējuma piešķiršanai.

Ja gaisa kuģa ekspluatants nesniedz visu informāciju, kas vajadzīga, lai Aģentūra varētu piešķirt pieprasīto marķējumu, Aģentūra pieprasījumu noraida.

Gaisa kuģa ekspluatants var pārsūdzēt Aģentūras lēmumus, kas pieņemti, ievērojot šo punktu un šā panta 7. punktu. Šādu pārsūdzību 10 dienu laikā pēc lēmuma paziņošanas iesniedz Apelācijas padomei, kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139¹ 105. pantā. Piemēro Regulas (ES) 2018/1139 106. un 107. pantu, 108. panta 2. un 3. punktu un 111., 112., 113. un 114. pantu. Jebkuru lēmumu, ko Aģentūra pieņem saskaņā ar šo punktu, pieņem bez liekas kavēšanās.

7. Aģentūra periodiski pārbauda, vai ir mainījušies faktori, uz kuru pamata katram lidojumam vai lidojumu kopumam, ko veic ar vienādiem nosacījumiem, tika piešķirts marķējums. Ja Aģentūra secina, ka marķējums vairs nav piemērots, tā pēc tam, kad ekspluatantam ir dota iespēja tikt uzklausītam, atsauc esošo marķējumu vai piešķir jaunu marķējumu. Aģentūra par savu lēmumu informē gaisa kuģa ekspluatantu.

Gaisa kuģa ekspluatants bez kavēšanās marķējumu attiecīgi pielāgo.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

8. Gaisa kuģu ekspluatanti, kuriem, ievērojot 6. punktu, piešķirts marķējums, marķējumu izvieto, norādot tajā 3. punkta otrajā daļā minēto informāciju. Marķējums ir viegli pieejams un saprotams. To noformē tā, lai klienti varētu viegli salīdzināt dažādu gaisa kuģu ekspluatantu vienā un tajā pašā maršrutā veikto lidojumu vidisko sniegumu. Ja gaisa kuģa ekspluatants marķējumu izvieto tirdzniecības vietā vai citā vietā, kurā notiek saskarsme ar klientiem, tas to dara attiecībā uz visiem lidojumiem, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma.
9. Lai finansētu Aģentūras sniegtā pakalpojuma izmaksas, marķējuma piešķiršanai pēc gaisa kuģa ekspluatanta pieprasījuma piemēro maksu. Ieņēmumi, kas gūti no šādiem maksājumiem, ir citi ieņēmumi Regulas (ES) 2018/1139 120. panta 1. punkta nozīmē, un tos uzskata par piešķirtajiem ieņēmumiem, kas Aģentūrai jāpiešķir minēto izmaksu segšanai. Piemēro Regulas (ES) 2018/1139 126. panta 2. un 3. punktu. Maksājumu apmēru nosaka saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 126. panta 4. punktu.
10. Pildot savus uzdevumus vides aizsardzības jomā, kā noteikts Regulas (ES) 2018/1139 87. panta 2. punktā, Aģentūra palīdz palielināt informētību par to, ka pastāv ar šo pantu izveidotā marķējuma sistēma.

11. Lai nodrošinātu šajā pantā izklāstīto noteikumu vienādu īstenošanu un ievērošanu, Komisija līdz 2025. gada 1. janvārim pieņem īstenošanas aktus, kuros paredz sīki izstrādātus noteikumus par:
- a) šā panta 4. punktā minēto standartizēto un zinātniski pamatoto metodiku, kuras pamatā ir labākie pieejamie zinātniskie dati, jo īpaši Aģentūras sniegtie dati, un 4. punkta a) apakšpunktā minēto aplēšu izmantošanas metodiku;
 - b) procedūru, saskaņā ar kuru gaisa kuģu ekspluatantiem ir jāsniedz Aģentūrai attiecīgā informācija par marķējuma piešķiršanu, un procedūru, kādā Aģentūra piešķir minēto marķējumu, tostarp termiņu, līdz kuram Aģentūrai jāpieņem lēmums, ievērojot 6. punktu;
 - c) saskaņā ar šo pantu piešķirtā marķējuma derīguma termiņu, kurš nepārsniedz vienu gadu;
 - d) nosacījumiem, saskaņā ar kuriem Aģentūrai jāveic 7. punktā minētā pārskatīšana;
 - e) procedūru, kas minēta 7. punktā, saskaņā ar kuru Aģentūra var vai nu atsaukt esošos marķējumus, vai piešķirt jaunu marķējumu;

- f) veidnēm saskaņā ar šo pantu izdotā marķējuma izvietošanai;
- g) vieglas piekļuves nodrošināšanu visiem piešķirtajiem marķējumiem mašīnlasāmā formātā;
- h) iespēju un nosacījumiem, saskaņā ar ko gaisa kuģu ekspluatanti, neizmantojot marķējumu saskaņā ar šo pantu, var sniegt jebkādu informāciju par vidisko sniegumu, kas līdzīga 3. punktā minētajai informācijai attiecībā uz lidojumiem no Savienības lidostām.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 3. punktā.

12. Komisija līdz 2027. gada 1. jūlijam apzina un novērtē norises ar šo pantu izveidotās marķējuma sistēmas darbībā, kā arī iespējamus uzlabojumus vai papildu pasākumus šādai sistēmai, lai jo īpaši izveidotu obligātu vides marķējuma sistēmu, kas aptver visus lidojumu vai lidojumu kopuma vidiskā snieguma aspektus un dažādus dekarbonizācijas pasākumus, ko gaisa kuģu ekspluatanti veic, pilnībā ievērojot Savienības tiesību aktus. Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā izklāstīti saskaņā ar šo punktu veiktā novērtējuma galvenie konstatējumi. Attiecīgā gadījumā tā minētajam ziņojumam var pievienot tiesību akta priekšlikumu.

15. pants

Elastības mehānismi

1. Atkāpjoties no 4. panta 1. punkta, no 2025. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim katrā pārskata periodā aviācijas degvielas piegādātājs var piegādāt I pielikumā noteikto *SAF* minimālo īpatsvaru kā svērto vidējo no visa aviācijas degvielas daudzuma, ko tas minētajā pārskata periodā piegādājis Savienības lidostās kopumā.
2. Komisija līdz 2024. gada 1. jūlijam apzina un novērtē norises *SAF* ražošanā un piegādē Savienības aviācijas degvielas tirgū, kā arī novērtē 1. punktā minētā esošā *SAF* elastības mehānisma iespējamus uzlabojumus vai papildu pasākumus, piemēram, *SAF* tirgojamības sistēmas izveidi vai atzīšanu, lai nodrošinātu degvielas piegādi Savienībā bez tās fiziska savienojuma ar piegādes vietu nolūkā elastības periodā vēl vairāk atvieglot *SAF* piegādi un izmantošanu aviācijā.

Šāda iespējama sistēma, kas ietver rezervēšanas un deklarēšanas shēmas elementus, varētu ļaut gaisa kuģu ekspluatantiem vai degvielas piegādātājiem, vai abiem, iegādāties *SAF*, izmantojot līgumiskas vienošanās ar aviācijas degvielas piegādātājiem, un pieprasīt *SAF* izmantošanu Savienības lidostās.

Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā izklāstīti saskaņā ar šo punktu veiktā novērtējuma galvenie konstatējumi un kuram attiecīgā gadījumā pievienots tiesību akta priekšlikums.

16. pants
Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja "*ReFuelEU Aviation*", turpmāk "komiteja". Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

17. pants
Ziņojumi un pārskatīšana

1. Līdz 2027. gada 1. janvārim un turpmāk ik pēc četriem gadiem Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas piemērošanu.

2. Ziņojumā iekļauj detalizētu novērtējumu par aviācijas degvielu tirgus attīstību un šīs attīstības ietekmi uz Savienības aviācijas iekšējā tirgus darbību, tostarp uz konkurētspēju un savienojamību, jo īpaši attiecībā uz salām un attālām teritorijām, un uz aprites cikla emisiju samazināšanas izmaksu lietderību. Ziņojumā novērtē arī nepieciešamību pēc investīcijām, nodarbinātības un apmācības, kā arī pētniecības un inovācijas *SAF* jomā. Turklāt ziņojumā sniedz informāciju par aviācijas nozares pētniecības un inovācijas tehnoloģiskajiem sasniegumiem *SAF* jomā, tostarp tādu emisiju samazināšanā, kas nav CO₂ emisijas, vai tiešās uztveršanas no gaisa tehnoloģiju jomā.
3. Ziņojumā izvērtē iespējamo vajadzību pārskatīt šīs regulas darbības jomu, *SAF* definīciju, atbilstīgās degvielas un 4. pantā un I pielikumā noteikto minimālo īpatsvaru, kā arī naudas sodu apmēru. Ziņojumā izvērtē šīs regulas darbības jomas iespējamo paplašināšanu, iekļaujot citus enerģijas avotus un citus sintētisko degvielu veidus, kas definēti Direktīvā (ES) 2018/2001, vienlaikus pienācīgi ņemot vērā tehnoloģiskās neitralitātes principu. Ziņojumā novērtē arī iniciatīvas, uzlabojumus un papildu pasākumus, kuru mērķis ir vēl vairāk atvieglot un veicināt aviācijas degvielu, kas nav analogiskas degvielas, plašāku piegādi un izmantošanu un saistītos pakalpojumus, infrastruktūru un tehnoloģiju atbilstīgi mērķim dekarbonizēt gaisa transportu, vienlaikus saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

4. Ziņojumā apsver iespēju iekļaut mehānismus *SAF* ražošanas un uzpildes atbalstam, tostarp līdzekļu vākšanai un izmantošanai, un šīs regulas negatīvās ietekmes uz savienojamību un konkurētspēju ierobežošanai. Ziņojumā apsver, vai šādos mehānismos būtu jāiekļauj finanšu un citi mehānismi, lai pārvarētu *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielu cenu atšķirības.
5. Ziņojumā novērtē saskaņā ar 5. pantu piešķirto atbrīvojumu ietekmi uz aviācijas iekšējā tirgus darbību.

Ciktāl iespējams, ziņojumā iekļauj informāciju par politikas norisēm attiecīgajās trešās valstīs, tostarp saistībā ar to daudzpusējiem un divpusējiem nolīgumiem ar Savienību vai Savienību un tās dalībvalstīm, kā arī informāciju par iespējama politikas satvara izstrādi *SAF* piegādei un uzpildei *ICAO* līmenī.

Ziņojumā novērtē Savienības gaisa pārvadātāju un lidostu mezglu konkurētspēju salīdzinājumā ar to konkurentiem attiecīgajās trešās valstīs, kā arī iespējamo maršruta maiņu, jo īpaši pārvirzot satiksmi uz lidostu mezgliem trešās valstīs, kas rada oglekļa emisiju pārvirzi. Jo īpaši, ja starptautiskā līmenī nav tādas obligātas sistēmas attiecībā uz *SAF* izmantošanu starptautiskajos lidojumos, kura paredzētu vērienīguma līmeni, kas ir līdzīgs šajā regulā noteiktajām prasībām, vai ja nav starptautiskā līmenī izstrādātu mehānismu, kas ļautu novērst oglekļa emisiju pārvirzes risku un konkurences izkropļojumus starptautiskajā aviācijā, Komisija attiecīgā gadījumā līdz 2026. gada 31. decembrim apsver mērķorientētus mehānismus, kuru mērķis ir novērst minētās sekas, tostarp attiecīgā gadījumā uz starptautisko aviāciju attiecinot oglekļa ievēdkorekcijas mehānismu, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/956¹, kā arī cita veida pasākumus, ņemot vērā to, ka lidojuma galamērķis atrodas ārpus Savienības teritorijas.

6. Ziņojumā iekļauj detalizētu informāciju par šīs regulas izpildi. Ziņojumā pauž apsvērumus par to, vai šī regula būtu jāgroza, un attiecīgā gadījumā par to, kādi grozījumi būtu jāpasver atbilstīgi iespējamam *SAF* izmantošanas politikas satvaram *ICAO* līmenī.

Pirmā ziņojuma ietvaros vai iepriekš atsevišķā ziņojumā, ko iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei, Komisija izvērtē iespējamus pasākumus, kas nepieciešami, lai optimizētu degvielas saturu aviācijas degvielā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/956 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido oglekļa ievēdkorekcijas mehānismu (OV L 130, 16.5.2023., 52. lpp.).

7. Izstrādājot minēto ziņojumu, Komisija vismaz sešus mēnešus pirms tā pieņemšanas var apspriesties ar dalībvalstīm.

18. pants
Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2024. gada 1. janvāra.

Tomēr 4., 5., 6., 8. un 10. pantu piemēro no 2025. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs / priekšsēdētāja

I PIELIKUMS

SAF apjoma īpatsvari, kas minēti 4. pantā

- a) No 2025. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars katru gadu ir 2 %;
- b) No 2030. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars katru gadu ir 6 %, no tā:
 - i) laikposmā no 2030. gada 1. janvāra līdz 2031. gada 31. decembrim – sintētisko aviācijas degvielu vidējais īpatsvars visā laikposmā ir 1,2 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars katru gadu ir 0,7 %;
 - ii) laikposmā no 2032. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim – sintētisko aviācijas degvielu vidējais īpatsvars visā laikposmā ir 2,0 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars laikposmā no 2032. gada 1. janvāra līdz 2033. gada 31. decembrim katru gadu ir 1,2 % un laikposmā no 2034. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim – 2,0 %;
- c) No 2035. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars katru gadu ir 20 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 5 %;
- d) No 2040. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars katru gadu ir 34 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 10 %;

- e) No 2045. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars katru gadu ir 42 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 15 %;
 - f) No 2050. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars katru gadu ir 70 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 35 %.
-

II PIELIKUMS

Veidne gaisa kuģu ekspluatantu ziņojumiem

Veidne gaisa kuģu ekspluatantiem, kas ziņo par aviācijas degvielas uzpildi

Savienības lidosta	Savienības lidostas ICAO kods	Gadā vajadzīgā aviācijas degviela (tonnās)	Faktiski uzpildītā aviācijas degviela (tonnās)	Gadā neuzpildītais daudzums (tonnās)	Kopējais gadā neuzpildītais daudzums (tonnās)	Gadā uzpildītais daudzums saskaņā ar degvielas drošības noteikumiem (tonnās)

Veidne gaisa kuģu ekspluatantiem, kas ziņo par SAF iegādi

Kopējais veikto lidojumu skaits	Kopējais lidojumu stundu skaits	Degvielas piegādātājs	Iegādātais daudzums (tonnās)	Pārveides process	Raksturlielumi	Izejvielu izcelsme	Aprites cikla emisijas