

Briselē, 2022. gada 2. jūnijā
(OR. fr, en)

9805/22

Starpiestāžu lieta:
2021/0205(COD)

TRANS 348
AVIATION 107
ENV 532
ENER 244
IND 211
COMPET 434
ECO 49
RECH 329
CODEC 830
CLIMA 255
RELEX 726
IA 86

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepri. dok. Nr.:	8859/22
K-jas dok. Nr.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam – " <i>ReFuel Aviation</i> " – vispārēja pieeja

Pielikumā informatīvā nolūkā pievienots teksts, uz kura pamata Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome (transports) 2022. gada 2. jūnija sesijā panāca vispārēju pieeju attiecībā uz minēto priekšlikumu.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam

(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 atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

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, jo īpaši Savienības iekšējā aviācijas tirgū. Gaisa pārvadājumu pakalpojumu apjoma pieaugums ir ievērojami veicinājis savienojamības uzlabošanos Savienībā un ar trešām valstīm un lielā mērā sekmējis Savienības ekonomiku.

¹ OV C , , . lpp.

² OV C , , . lpp.

- (2) Kopš 2020. gada gaisa transports ir viena no Covid-19 krīzes vissmagāk skartajām nozarēm. Paturot prātā, ka pandēmijai reiz pienāks beigas, gaidāms, ka tuvākajos gados gaisa satiksme pakāpeniski atsāksies un atjaunosies līdz pirmskrīzes līmenim. Vienlaikus nozares emisijas kopš 1990. gada ir palielinājušās, un pēc pandēmijas pārvarēšanas varētu atsākties emisiju pieauguma tendence. Tāpēc ir jāsapatdodas nākotnei un jāveic nepieciešamie pielāgojumi, nodrošinot labi funkcionējošu gaisa transporta tirgu, kas palīdz sasniegt Savienības klimata mērķus un kam raksturīgs augsts savienojamības, drošuma un drošības līmenis.
- (3) Savienības gaisa transporta nozares darbību nosaka tās pārrobežu raksturs visā Savienībā un tās globālā dimensija. Aviācijas iekšējais tirgus ir viena no visintegrētākajām nozarēm Savienībā, un to reglamentē vienoti noteikumi par piekļuvi tirgum un darbības nosacījumiem. Gaisa transporta ārpolitiku reglamentē noteikumi, kas pasaules mērogā izstrādāti Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (*ICAO*), kā arī visaptveroši daudzpusēji vai divpusēji nolīgumi starp Savienību vai tās dalībvalstīm un trešām valstīm.
- (4) Visā Savienības gaisa transporta tirgū 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 iespēju pamata. Ja rodas tirgus izkropļojumi, tie rada risku, ka gaisa kuģu ekspluatanti vai lidostas var nonākt neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar iekšējiem vai ārējiem konkurentiem. Tas savukārt var mazināt gaisa transporta nozares konkurētspēju un iedzīvotājiem un uzņēmumiem pieejamo gaisa satiksmes savienojamību.

- (5) Sevišķi svarīgi ir visā Savienības gaisa transporta tirgū nodrošināt vienlīdzīgas konkurences apstākļus attiecībā uz aviācijas degvielu, kas veido būtisku daļu no gaisa kuģu ekspluatantu izmaksām, tajā pašā laikā ar ilgtspējīgu aviācijas degvielu (*SAF*) sekmēšanu veicinot gaisa transporta dekarbonizāciju. Degvielas cenu svārstības var ietekmēt gaisa kuģu ekspluatantu ekonomiskos rādītājus un negatīvi ietekmēt konkurenci tirgū. 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 citām aviosabiedrībām, kas apkalpo līdzīgus maršrutus. Tas var negatīvi ietekmēt nozares konkurētspēju un kaitēt gaisa satiksmes savienojamībai. Ar šo regulu būtu jānosaka pasākumi šādas prakses novēršanai, lai izvairītos no lieka kaitējuma videi, kā arī lai atjaunotu un saglabātu godīgas konkurences apstākļus gaisa transporta tirgū.
- (6) Kopējās transporta politikas galvenais mērķis ir ilgtspējīga attīstība. Tas prasa integrētu pieeju, kas vērsta uz to, lai nodrošinātu gan Savienības transporta sistēmu efektīvu darbību, gan vides aizsardzību. Gaisa transporta ilgtspējīgas attīstības labad ir jāievieš pasākumi, kuru mērķis ir samazināt oglekļa emisijas no gaisa kuģiem, kas veic lidojumus no Savienības lidostām. Šādiem pasākumiem būtu jāveicina Savienības klimata mērķu sasniegšana līdz 2030. un 2050. gadam.

- (7) Paziņojumā par Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju ³, kuru Komisija pieņēma 2020. gada decembrī, ir noteikts rīcības virziens, kas jāietur, lai panāktu ES 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, pēdējās desmitgadēs ir palīdzējusi ievērojami samazināt emisijas. Tomēr gaisa satiksmes apjoma pieaugums pasaulē ir apsteidzis nozares emisiju samazinājumus. Lai gan paredzams, ka jaunās tehnoloģijas nākamajās desmitgadēs palīdzēs samazināt tuvsatiksmes aviācijas atkarību no fosilās enerģijas, *SAF* ir vienīgais risinājums, kas jau tuvākajā laikā ļautu īstenot būtisku dekarbonizāciju visā lidojumu diapazonā. Tomēr pašlaik šis potenciāls lielākoties paliek neizmantots.
- (8) *SAF* ir šķidras tūlītējas savietojamības degvielas, kas ir pilnībā savstarpēji aizvietojamās ar tradicionālo aviācijas degvielu un savietojamās ar esošajiem gaisa kuģu dzinējiem. Pasaules mērogā izmantošanai civilajā vai 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, *SAF* varētu veicināt aromātisko savienojumu satura samazināšanu ekspluatantu izmantotajā galīgajā degvielā, tādējādi palīdzot samazināt citas emisijas papildus CO₂ emisijām. Paredzams, ka citas alternatīvas ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem, piemēram, elektroenerģija vai šķidrās ūdeņradis, pakāpeniski veicinās gaisa transporta dekarbonizāciju, sākot ar tuvsatiksmes lidojumiem.
- (9) Pakāpeniska *SAF* ieviešana gaisa transporta tirgū aviosabiedrībām radīs papildu izmaksas par degvielu, jo šādas degvielas ražošanas tehnoloģijas pašlaik izmaksā dārgāk nekā tradicionālās aviācijas degvielas ražošana. Paredzams, ka tas saasinās gaisa transporta tirgū jau pastāvošās ar vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem saistītās problēmas attiecībā uz aviācijas degvielu un radīs turpmākus gaisa kuģu ekspluatantu un lidostu konkurences izkropļojumus. Ar šo regulu būtu jāveic pasākumi, kuru mērķis ir, nosakot visā Savienībā saskaņotas prasības, novērst to, ka *SAF* ieviešana negatīvi ietekmē aviācijas nozares konkurētspēju.

³ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni", (COM/2020/789 final), 9.12.2020.

- (10) Pasaules līmenī *SAF* reglamentē *ICAO*. Tā jo sevišķi nosaka sīki izstrādātas ilgtspējas, izsekojamības un uzskaites prasības, kas piemērojamas *SAF*, kuras izmanto lidojumos, uz ko attiecas Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (*CORSIA*). Lai gan *CORSIA* ir iestrādāti stimuli un *SAF* tiek uzskatītas par neatņemamu elementu starptautiskās aviācijas ilgtermiņa centienu mērķa (“Long-Term Aspiration Goal”) īstenošanas iespēju izpētē, pašlaik nav obligātas sistēmas, kas attiektos uz *SAF* izmantošanu starptautiskajos lidojumos. Visaptveroši daudzpusēji vai divpusēji gaisa transporta nolīgumi starp ES 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.
- (11) ES līmenī vispārīgi noteikumi par atjaunīgajiem energoresursiem transporta nozarē ir izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001⁴. Šāds horizontāls starpnozaru tiesiskais regulējums līdz šim nav pietiekami efektīvi veicinājis gaisa transporta pāreju no fosilajām degvielām uz *SAF*. Direktīvā (ES) 2018/2001 un tās priekšgājējā ir noteikti visaptveroši mērķrādītāji visiem transporta veidiem, kas jāapgādā ar atjaunīgām degvielām. Tā kā aviācija ir neliels degvielu tirgus, kura vajadzībām atjaunīgo degvielu ražošana izmaksā dārgāk salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, šāds tiesiskais regulējums būtu jāpapildina ar īpaši aviācijai paredzētiem pasākumiem, kas efektīvi veicinātu *SAF* izvēršanu. Turklāt, transponējot Direktīvu (ES) 2018/2001 valstu mērogā, pastāv risks, ka gaisa transporta tirgū izveidotos 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.

⁴ 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.).

- (12) Tāpēc aviācijas iekšējā 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 ES aviācijas iekšējam tirgum. Šīs regulas mērķis ir īpaši ir novērst aviācijas tirgus sadrumstalotību, iespējamus ekonomikas dalībnieku konkurences izkropļojumus vai gaisa kuģu ekspluatantu piekoptu negodīgu praksi, kuras nolūks ir izvairīties no izmaksām saistībā ar degvielas uzpildi; vienlaikus ar regulu tiecas sekmēt *SAF* izmantošanu. Tomēr šai regulai nebūtu jāskar pienākumi, kas noteikti Direktīvā (ES) 2018/2001; Dalībvalstis var pieprasīt izmantot aviācijas degvielas, uz ko attiecas šī regula, lai sasniegtu minētajā direktīvā noteiktos mērķus un uzdevumus, ievērojot minētās direktīvas nosacījumus un ierobežojumus.
- (13) Pirmām kārtām, šīs regulas mērķis ir izstrādāt regulējumu, kas ļauj atjaunot un saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus 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 dažas lidostas nostāda neizdevīgākā konkurences situācijā salīdzinājumā ar citām lidostām. Otrām kārtām, tās mērķis ir piemērot ES aviācijas tirgum stingrus noteikumus, kas nodrošinātu, ka Savienības lidostās var pakāpeniski palielināt *SAF* īpatsvaru, nekaitējot ES aviācijas iekšējā tirgus konkurētspējai.
- (14) Ir ļoti svarīgi paredzēt visā ES iekšējā tirgū saskaņotus noteikumus, tos tieši un vienādi piemērojot aviācijas 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 pieaugoši *SAF* piegādes mērķrādītāji. Šādi mērķrādītāji būtu rūpīgi jādefinē, ņemot vērā labi funkcionējoša gaisa transporta tirgus mērķus, nepieciešamību dekarbonizēt aviācijas nozari un *SAF* nozares pašreizējo stāvokli.

- (15) Šī regula būtu jāpiemēro gaisa kuģiem, kas darbojas civilajā aviācijā un veic komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus. Tā nebūtu jāpiemēro tādiem gaisa kuģiem kā militāriem gaisa kuģiem un gaisa kuģiem, kas iesaistīti lidojumos humanitāros, repatriācijas un deportācijas, meklēšanas, glābšanas, katastrofu seku likvidēšanas vai medicīniskos nolūkos, kā arī muitas, policijas un ugunsdzēsības operācijās. Lidojumi, kas tiek veikti šādos apstākļos, ir izņēmuma rakstura lidojumi, un tādējādi tos ne vienmēr var plānot tāpat kā regulārus lidojumus. Ņemot vērā šādu lidojumu būtību, ne vienmēr ir iespējams izpildīt šajā regulā paredzētos pienākumus, jo tas var radīt nevajadzīgu slogu. Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā ES aviācijas vienotajā tirgū, šai regulai būtu jāattiecas uz iespējami vislielāko daļu komerciālās gaisa satiksmes, ko veic no lidostām, kuras atrodas ES teritorijā. Lai nodrošinātu gaisa satiksmes savienojamību ES iedzīvotāju, uzņēmumu un reģionu labā, vienlaikus 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 Savienības lidostām. Turklāt dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai lemt, ka lidosta, kas atrodas to teritorijā un nerasniedz minēto robežvērtību, šajā regulā būtu jāuzskata par Savienības lidostu un tāpēc uz to būtu jāattiecina šī regula. To pašu iemeslu dēļ būtu jānosaka robežvērtība atbrīvojumam, ko piešķir gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri ir atbildīgi par ļoti nelielu skaitu reisu, kas izlido no lidostām ES teritorijā.

- (16) Lai apmierinātu nākotnes vajadzības, būtu jāveicina tādu *SAF* izstrāde un izvērsšana, kurām piemīt liels ilgtspējas potenciāls, komercgatavība un liels inovācijas un izaugsmes potenciāls. Tādējādi būtu jāatbalsta inovatīvu un konkurētspējīgu degvielu tirgu izveide 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. Šajā nolūkā par atbilstīgām būtu jāatzīst visas biodegvielas, kas atbilst Direktīvā (ES) 2018/2001 noteiktajiem ilgtspējas un siltumnīcefekta gāzu emisiju kritērijiem un ir sertificētas saskaņā ar minēto direktīvu, izņemot biodegvielas, kas ražotas no "pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem", nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgas degvielas un reciklēta oglekļa aviācijas degvielas, kas atbilst minētajā direktīvā noteiktajai siltumnīcefekta gāzu emisiju ietaupījuma robežvērtībai. Šajā sakarā, lai nodrošinātu saskaņotību ar citām saistītām ES politikas jomām, biodegvielu, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu un reciklēta oglekļa degvielu atbilstības pamatā vajadzētu būt Direktīvā 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 vajadzētu atzīt 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 minētās direktīvas 2. panta otrās daļas 40. punktā, un šo daļu nosaka saskaņā ar Deleģētajā aktā [XXX] izklāstīto metodiku.

Šīs regulas darbības jomā būtu jāiekļauj arī sintētiskās mazoglekļa aviācijas degvielas, kas nodrošina līdzīgus lielus siltumnīcefekta gāzu samazinājumus kā nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas.

- (16.a) Ņemot vērā to, ka biodegvielas, 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, tiek izmantotas kosmētikas līdzekļos un dzīvnieku barībā, to īpatsvars, ko katrs degvielas piegādātājs piegādā Savienības lidostās, nedrīkstētu pārsniegt 3 %, lai nodrošinātu atbilstību *SAF* minimālajam īpatsvaram, kas saskaņā ar šo regulu jāpiegādā katrā Savienības lidostā.

- (17) No pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem ražotas degvielas ilgtspējas apsvērumu dēļ nebūtu jāatzīst par atbilstīgām. Ja kultūraugu audzēšana biodegvielu ražošanai aizstāj tradicionālo kultūraugu audzēšanu pārtikas un dzīvnieku barības vajadzībām, notiek netieša zemes izmantošanas maiņa. 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 jo īpaši 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, mazāko siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas potenciālu un plašākās ilgtspējas problēmas. Netiešā zemes izmantošanas maiņa ir ne tikai saistīta ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, kas var samazināt vai pat novest līdz nullei siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījumu no atsevišķām biodegvielām, bet arī apdraud biodaudzveidību. Šis risks ir īpaši nozīmīgs sasaistē ar potenciāli lielu ražošanas paplašināšanos, ko nosaka ievērojams pieprasījuma pieaugums. Aviācijas nozarē pašlaik ir nenoizīmīgs pieprasījums pēc biodegvielām, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, jo vairāk nekā 99 % no pašlaik izmantotajām aviācijas degvielām ir fosilas izcelsmes. 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.

- (18) [...]
- (19) Ar šo regulu būtu jātiecas nodrošināt, ka gaisa kuģu ekspluatanti uz vienlīdzīgu iespēju pamata var konkurēt par piekļuvi *SAF*. Lai novērstu gaisa pārvadājumu tirgus izkropļojumus, Savienības lidostās, uz kurām attiecas šī regula, būtu jāpiegādā vienāds *SAF* minimālais īpatsvars. Lai izveidotu skaidru un paredzamu tiesisko regulējumu un tādējādi veicinātu tādu visilgtspējīgāko un inovatīvāko degvielas tehnoloģiju tirgus attīstību un izvēršanu, kurām piemīt izaugsmes potenciāls nākotnes vajadzību apmierināšanai, šajā regulā būtu jāparedz laika gaitā pakāpeniski palielināt *SAF*, tostarp sintētisko aviācijas degvielu, minimālo īpatsvaru. Ir jānosaka īpaša pienākumu apakškopa, kas attiecas uz sintētiskajām aviācijas degvielām, ņemot vērā šādu 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 aiztaupījumu 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 3 līdz 6 reizes lielākas par tradicionālās aviācijas degvielas tirgus cenu. Tāpēc ar šo regulu būtu jānosaka īpaša pienākumu apakškopa, kas attiecas uz šo tehnoloģiju. Degvielas piegādātājiem vajadzētu būt iespējai panākt šajā regulā noteikto minimālo īpatsvaru, izmantojot no mazoglekļa ūdeņraža iegūtas sintētiskās mazoglekļa aviācijas degvielas, panākot līdzīgus lielus siltumnīcefekta gāzu samazinājumus kā nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgām degvielām.
- (20) Ir ļoti svarīgi nodrošināt, lai *SAF* minimālā īpatsvara sekmīgu piegādi aviācijas tirgū nekavētu piedāvājuma trūkums. Šajā nolūkā būtu jāieplāno pietiekams sagatavošanās laiks, kas ļautu atjaunīgo degvielu nozarei attiecīgi attīstīt ražošanas jaudu. *SAF* piegādei būtu jāklūst obligātai no 2025. gada. Lai tirgū nodrošinātu juridisko noteiktību un paredzamību un pastāvīgi novirzītu investīcijas *SAF* ražošanas jaudas attīstīšanai, šīs regulas noteikumiem vajadzētu būt stabiliem ilgākā laikā.

(20.a) Tā kā regulā nav noteikts *SAF* maksimālais īpatsvars no visām aviācijas degvielām, aviosabiedrības un degvielas piegādātāji var īstenot vērīgāku vidisko politiku, kas paredz *SAF* plašāku izmantošanu un piegādi to vispārējā pārvadājumu tīklā. Attiecīgi tirgum būtu jā saglabā rīcības brīvība piegādāt un izmantot *SAF* daudzumus, kas ir lielāki nekā nepieciešams, lai nodrošinātu šajā regulā noteikto minimālo īpatsvaru. Turklāt, lai vēl vairāk veicinātu aviācijas nozares dekarbonizāciju un ņemot vērā sintētisko aviācijas degvielu ievērojamo dekarbonizācijas potenciālu, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežotā laikposmā un, nepārsniedzot konkrētus maksimālos apjomus, piemērot lielāku šādu degvielu minimālo īpatsvaru nekā noteikts šajā regulā, vienā vai vairākās Savienības lidostās, kas atrodas to teritorijā, ja iepriekšējā pārskata periodā *SAF*, tostarp sintētisko aviācijas degvielu, minimālais īpatsvars ir sasniegts vidēji visās Savienības lidostās vai jebkurā laikā pirms 2027. gada 1. janvāra. Dalībvalstīm vajadzētu arī būt iespējai nepiemērot šādus maksimālos apjomus mazām lidostām, kurās starptautisko pasažieru pārvadājumu apjoms gadā nepārsniedz 2 miljonus pasažieru, jo šāda papildu iespēja neradītu negatīvu ietekmi uz iekšējo aviācijas tirgu. Tomēr, ja sintētisko aviācijas degvielu izplatīšanu visās Savienības lidostās nevar nodrošināt šādas degvielas ražošanas vai piegādes strukturāla trūkuma dēļ Savienībā, Komisijai būtu jāpieņem lēmums, ar ko dalībvalstīm pieprasa apturēt šāda augstāka valsts minimālā īpatsvara piemērošanu. Šīs regulas noteikumiem nebūtu jāliedz dalībvalstīm īstenot īpašus pasākumus, kas nav paredzēti šajā regulā un kuru mērķis ir veicināt *SAF* izmantošanu iekšzemes lidojumos.

- (21) Līdz ar *SAF* ieviešanu un izvēršanu Savienības lidostās, pieaugs aviācijas degvielas izmaksas, un tā rezultātā liekas degvielas uzpildes prakse var vēl vairāk paplašināties. Liekas degvielas uzpildes prakse nav ilgtspējīga, un no tās būtu jāizvairās, jo tā apdraud Savienības centienus samazināt transporta radīto vidisko ietekmi. Šāda 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, kā arī starp lidostām. Tāpēc šajā regulā 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, neskarot degvielas rezervi, kas jāuzpilda, lai panāktu atbilstību piemērojamiem degvielas drošuma noteikumiem, piemēram, jo īpaši Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012⁵. Šī prasība Savienībā veiktiem pārvadājumiem nodrošina vienādus nosacījumus, kas vienādi piemērojami gan Savienības, gan ārvalstu ekspluatantiem, vienlaikus nodrošinot augstu vides aizsardzības līmeni.
- (21.a) Tomēr šajā regulā būtu jāparedz iespēja uz ierobežotu laiku atbrīvot gaisa kuģu ekspluatantus no pienākuma veikt degvielas uzpildi pirms izlidošanas konkrētos maršrutos, kas ir mazāk nekā 1200 kilometru attālumā, izlidojot no Savienības lidostām, ja minētie ekspluatanti var pierādīt nopietnas un atkārtotas ekspluatācijas grūtības, kas saistītas ar gaisa kuģu 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 konkrētajā lidostā nevajadzētu būt galvenajam iemeslam ievērojami augstākām cenām minētajā lidostā.

⁵ 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.).

- (22) Tādas Savienības lidostas vadības dienestam, uz kuru attiecas šī regula, būtu jāveic vajadzīgie pasākumi, lai atvieglotu piekļuvi *SAF* un neradītu šķēršļus šādas degvielas izmantošanai. Vajadzības gadījumā tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā atrodas lidosta, vajadzētu būt iespējai pieprasīt Savienības lidostas vadības dienestam sniegt informāciju, kas ļauj netraucēti izplatīt un gaisa kuģu ekspluatantiem uzpildīt *SAF*. Kompetento iestāžu uzdevums būtu Savienības lidostu vadības dienestam un aviosabiedrībām nodrošināt vienotu kontaktpunktu gadījumā, ja ir vajadzīgi tehniski precizējumi par degvielas infrastruktūras pieejamību.
- (23) Gaisa kuģu ekspluatantiem katru gadu būtu jāziņo kompetentajām iestādēm un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai ("Aģentūra") par iegādāto *SAF*, kā arī par šīs degvielas raksturlielumiem. Būtu jāsniedz informācija par iegādāto *SAF* raksturlielumiem, piemēram, cita starpā – izejvielu veidu un izcelsmi, pārveides paņēmieni un aprites cikla emisijām.
- (24) Lai pierādītu, ka nav veikta liekas degvielas uzpilde, gaisa kuģu ekspluatantiem katru gadu būtu jāziņo arī par faktisko aviācijas degvielas uzpildi katrā Savienības lidostā. Ziņojumi būtu jāverificē neatkarīgiem verificētājiem un jānosūta kompetentajām iestādēm un Aģentūrai uzraudzības un atbilstības novērtēšanas vajadzībām. Neatkarīgiem verificētājiem, izmantojot Komisijas apstiprinātu rīku, būtu jānosaka, cik precīzi ir ekspluatantu ziņojumi par gadā vajadzīgo aviācijas degvielu.
- (25) Aviācijas degvielas piegādātājiem katru gadu būtu Direktīvas (ES) 2018/2001 28. pantā minētajā Savienības datubāzē jāziņo par aviācijas degvielas, tostarp *SAF*, piegādēm.
- (25.a) Dalībvalstīm būtu jāizraugās kompetentā iestāde vai iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanas izpildi gaisa kuģu ekspluatantiem, Savienības lidostām un degvielas piegādātājiem. Šajā regulā būtu jāparedz noteikumi par gaisa kuģu ekspluatantu, Savienības lidostu un degvielas piegādātāju iedalīšanu kompetentajām iestādēm. Aģentūrai būtu kompetentajām iestādēm jānosūta arī apkopoti dati par gaisa kuģu ekspluatantiem un aviācijas degvielu piegādātājiem, kuri ir šo iestāžu kompetencē. Cik vien iespējams, apkopojuma līmenim būtu jāļauj kompetentajām iestādēm veikt salīdzināšanu ar citiem datu avotiem.

- (25.b) Aģentūrai katru gadu būtu jā sagatavo tehniskais ziņojums un tas jānosūta Padomei un Eiropas Parlamentam. Tas jo īpaši ir svarīgi, lai būtu skaidri redzams, cik lielā mērā panākta atbilstība šai regulai, *SAF* izmantošana Savienībā un trešās valstīs, tirgus stāvoklis, tostarp informācija par *SAF* un fosilo degvielu cenu atšķirību attīstību, kā arī aviācijas degvielas sastāvs.
- (26) Bez papildu procedūrām nav iespējams precīzi noteikt, vai gaisa kuģu ekspluatanti konkrētās Savienības lidostās ir faktiski 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. Degvielas piegādātāji var pierādīt atbilstību šai regulai, izmantojot Direktīvas (ES) 2018/2001 30. pantā minēto masas bilances sistēmu.
- (27) Ir ļoti svarīgi, lai gaisa kuģu ekspluatanti pēc saviem ieskatiem varētu iesniegt prasījumu saistībā ar *SAF* izmantošanu saskaņā ar siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmām, piemēram, ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu vai *CORSIA*. Tomēr ir būtiski, lai šī regula neizraisītu emisiju samazinājumu divkāršu uzskaiti. Būtu jāatļauj gaisa kuģu ekspluatantiem tikai vienreiz prasīt priekšrocības par vienas un tās pašas *SAF* partijas izmantošanu. Būtu jāprasa, lai 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.
- (28) Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus aviācijas iekšējā tirgū un Savienības klimatisko ieceru ievērošanu, ar šo regulu 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, iestādēm būtu jāņem vērā aviācijas degvielas un *SAF* cenu izmaiņas pārskata gadā.

- (28.b) Pārejai no fosilajām degvielām uz *SAF* būs ievērojama nozīme dekarbonizācijas veicināšanā. Tomēr, ņemot vērā pašreizējo ES tirgus trūkumu attiecībā uz *SAF*, augsto konkurences līmeni starp gaisa kuģu ekspluatantiem un būtisko cenu atšķirību starp fosilo petroleju un *SAF*, šī pāreja būtu jāatbalsta ar stimuliem, kas atspoguļo *SAF* labvēlīgo ietekmi uz vidi un padara tos konkurētspējīgākus 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.
- (29) Sodi piegādātājiem, kuri nav izpildījuši šajā regulā noteiktos mērķrādītājus, būtu jāpapildina ar pienākumu nākamajā gadā piegādāt tirgū kvotas izpildei trūkstošo degvielas daudzumu.
- (29.a) Lai aviācijas degvielas piegādātājiem, Savienības lidostām un gaisa kuģu ekspluatantiem dotu pietiekami daudz laika veikt vajadzīgās investīcijas tehnoloģijās un loģistikā, būtu jāparedz 10 gadu pārejas periods nolūkā nodrošināt to, ka tiek izpildītas šajā regulā paredzētās prasības par atbilstību *SAF* minimālajam īpatsvaram. Šajā posmā aviācijas degvielu, kas satur lielāku *SAF* īpatsvaru, dažās lidostās var izmantot, lai kompensētu mazāku *SAF* īpatsvaru vai mazāku tradicionālās aviācijas degvielas pieejamību citās lidostās.
- (30) Šajā regulā būtu jāiekļauj noteikumi, kas paredz regulārus ziņojumus Eiropas Parlamentam un Padomei par aviācijas un degvielu tirgu attīstību un par šīs regulas ietekmi uz Savienības aviācijas iekšējo tirgu, uz savienojamību ar salām un attālām teritorijām, un par Eiropas gaisa pārvadātāju un lidostu mezglu konkurētspēju ar to konkurentiem kaimiņvalstīs, regulas galveno iezīmju, piemēram, *SAF* minimālā īpatsvara, efektivitāti, naudas sodu līmeni vai politikas norisēm *SAF* izmantošanas jomā starptautiskā līmenī. Šie elementi ir svarīgi, lai nodrošinātu skaidru priekšstatu par stāvokli *SAF* tirgū, un tie būtu jāņem vērā, apsverot šīs regulas pārskatīšanu.

Komisijai minētajos ziņojumos attiecīgā gadījumā būtu jāapsver grozījumu iespējas, tostarp mehānismi SAF ražošanas un izmantošanas 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.

Šajā regulā 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 ES un/vai tās dalībvalstīm un trešām valstīm ar vērienīguma līmeni, kas ir līdzīgs šajā regulā noteiktajām prasībām un Parīzes nolīguma mērķiem, vai nav tādu mehānismu, kas starptautiskā līmenī izstrādāti, lai novērstu oglekļa emisiju pārvirzes un konkurences izkropļojumu risku, Komisijai jo īpaši būtu jāapsver tādu mērķtiecīgu mehānismu izstrāde, kuru mērķis ir novērst šādu ietekmi.

(31) [...].

(31.a) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus 4. panta 3. punkta un 5. panta 2. punkta īstenošanai, būtu Komisijai jāpiešķir īstenošanas pilnvaras attiecībā uz to, kā dalībvalstis piemēro lielāku sintētiskās aviācijas degvielas minimālo īpatsvaru, kā arī uz atbrīvojumiem no pienākuma veikt degvielas uzpildi pirms izlidošanas, kas var tikt piešķirti gaisa kuģu ekspluatantiem.

- (32) 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 PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Šajā regulā paredzēti saskaņoti noteikumi par ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu un piegādi.

2. pants

Darbības joma

Šo regulu piemēro gaisa kuģu ekspluatantiem, Savienības lidostām un aviācijas degvielas piegādātājiem.

Attiecīgā gadījumā dalībvalsts var nolemt, ka lidosta, kas atrodas tās teritorijā, šajā regulā jāuzskata par Savienības lidostu. Attiecīgā dalībvalsts savu lēmumu dara zināmu Komisijai un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai ("Aģentūra") gadu pirms minētā lēmuma piemērošanas dienas. Komisija informāciju publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un sniedz atjauninātu un konsolidētu attiecīgo lidostu sarakstu, kas ir viegli pieejams.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- "Savienības lidosta" ir lidosta, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK ⁶ 2. panta 1. punktā un kurā pasažieru pārvadājumu apjoms pārskata periodā pārsniedza 1 miljonu pasažieru vai kurā kravu pārvadājumu apjoms pārskata periodā pārsniedza 100 000 tonnu, un kura neatrodas tālākā reģionā, kas norādīts Līguma par Eiropas Savienības darbību 349. pantā;
- "lidostas vadības dienests" ir subjekts, kas minēts Direktīvas 96/67/EK ⁷ 3. pantā, vai, ja attiecīgā dalībvalsts saskaņā ar Direktīvas 96/67/EK 8. pantu degvielas uzpildes sistēmu centralizētās infrastruktūras pārvaldību ir rezervējusi citai struktūrai, minētā cita struktūra;
- "gaisa kuģu ekspluatants" ir persona, kas pārskata periodā īstenojusi vismaz 500 komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus no Savienības lidostām, vai gadījumā, ja šo personu nav iespējams identificēt, gaisa kuģa īpašnieks;
- "komerciālu gaisa pārvadājumu lidojums" ir lidojums, ko veic, lai par atlīdzību vai nomas maksu pārvadātu pasažierus, kravu vai pastu, vai darījumu aviācijas lidojums;
- "aviācijas degviela" ir degviela, kas ražota tiešai izmantošanai gaisa kuģī;

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām.

⁷ 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.).

- "ilgtspējīgas aviācijas degvielas" ("*SAF*") ir tūlītējas savietojamības aviācijas degvielas, kuras ir vai nu: a) biodegvielas, kas atbilst Direktīvas (ES) 2018/2001 29. pantā noteiktajiem ilgtspējas un siltumnīcefekta gāzu emisiju ietaupījuma kritērijiem un ir sertificētas saskaņā ar minētās direktīvas 30. pantu, izņemot biodegvielas, kas ražotas no minētās direktīvas 2. panta otrās daļas 40. punktā definētajiem "pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem"; b) sintētiskās aviācijas degvielas vai c) pārstrādātas oglekļa aviācijas degvielas, kas definētas Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 35. punktā un atbilst minētās direktīvas 25. panta 2. punkta otrajā daļā minētajai siltumnīcefekta gāzes ietaupījuma robežvērtībai;
- "partija" ir *SAF* daudzums, ko var identificēt ar numuru un izsekot;
- "aprites cikla emisijas" ir *SAF* oglekļa dioksīda ekvivalenta emisijas, kurās ņemtas vērā oglekļa dioksīda ekvivalenta emisijas, ko rada energoresursu ražošana, transportēšana, izplatīšana un izmantošana gaisa kuģī, tostarp sadegšanas laikā, un kuras aprēķinātas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 31. pantu;
- "sintētiskās aviācijas degvielas" ir tūlītējas savietojamības aviācijas degvielas, kuras ir nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgas degvielas, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 36. punktā, un kuras atbilst minētās direktīvas 25. panta 2. punkta pirmajā daļā minētajai siltumnīcefekta gāzes ietaupījuma robežvērtībai;
- "sintētiskās mazoglekļa aviācijas degvielas" ir sintētiskās tūlītējas savietojamības aviācijas degvielas, kuras iegūtas no mazoglekļa ūdeņraža un kuru aprites cikla SEG emisiju ietaupījums no to izmantošanas ir vismaz 70 %;
- "tradicionālās aviācijas degvielas" ir aviācijā izmantotas degvielas, kas ražotas no fosiliem neatjaunīgiem ogļūdeņražu degvielu avotiem;
- "aviācijas degvielas piegādātājs" ir degvielas piegādātājs, kas definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 38. punktā un kas piegādā aviācijas degvielu Savienības lidostā;
- "pārskata gads" ir viena gada laikposms, kurā ir jāiesniedz 7. un 9. pantā minētie ziņojumi un kurš sākas 1. janvārī un beidzas 31. decembrī;

- "pārskata periods" ir laikposms no 1. janvāra līdz 31. decembrim gadā pirms pārskata gada;
- "gadā vajadzīgā aviācijas degviela" ir daudzums ar aviācijas degvielu, kas Komisijas Regulas 956/2012 ⁸ IV pielikumā dēvēta par "lidojuma degvielu" un "degvielu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes", kurš pārskata periodā ir vajadzīgs, lai veiktu visus gaisa kuģu ekspluatanta komerciālo gaisa pārvadājumu lidojumus no attiecīgas Savienības lidostas;
- "gadā neuzpildītais daudzums" ir starpība starp gadā vajadzīgo aviācijas degvielu un faktisko degvielas daudzumu, ko gaisa kuģu ekspluatants pārskata periodā ir uzpildījis pirms lidojumiem no attiecīgas Savienības lidostas;
- "kopējais gadā neuzpildītais daudzums" ir gaisa kuģu ekspluatanta gadā neuzpildīto daudzumu summa visās Savienības lidostās pārskata periodā;
- "siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēma" ir sistēma, ar ko gaisa kuģu ekspluatantiem piešķir priekšrocības par *SAF* izmantošanu.

4. pants

Savienības lidostās pieejamās *SAF* īpatsvars

1. 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, ievērojot I pielikumā noteiktās vērtības un piemērošanas datumus.

Šo pienākumu uzskata par izpildītu, ja pirmajā daļā minētais īpatsvars ir sasniegts, izmantojot sintētiskās mazoglekļa aviācijas degvielas.

⁸ 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.).

2. Katrā pārskata periodā to 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 degvielas piegādātājs piegādā Savienības lidostās, nepārsniedz 3 %, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā un I pielikumā minētajam minimālajam īpatsvaram.

3. Ja no 12. pantā minētā tehniskā ziņojuma izriet, ka *SAF*, tostarp sintētiskās aviācijas degvielas, minimālais īpatsvars, kā noteikts I pielikumā, iepriekšējā pārskata periodā ir sasniegts vidēji visās Savienības lidostās vai jebkurā laikā pirms 2027. gada 1. janvāra, dalībvalsts var 1. punkta nolūkā vienā vai vairākās Savienības lidostās, kas atrodas tās teritorijā, attiecībā uz nākamajiem pārskata periodiem un līdz 2034. gada 31. decembrim piemērot lielāku sintētiskās aviācijas degvielas minimālo īpatsvaru, nekā noteikts I pielikumā. Attiecīgā dalībvalsts pieņemtos pasākumus dara zināmus pārējām dalībvalstīm un Komisijai. Komisija šo paziņojumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Ja pēc tam, kad attiecīgā dalībvalsts ir pieņēmusi pasākumu saskaņā ar šā punkta pirmo daļu, I pielikumā noteikto *SAF*, tostarp sintētiskās aviācijas degvielas, minimālo īpatsvaru nevar sasniegt divos secīgos pārskata periodos vidēji visās Savienības lidostās šādas degvielas ražošanas vai piegāžu strukturāla trūkuma dēļ Savienībā, Komisija saskaņā ar 13.a panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem lēmumu, pieprasot dalībvalstij apturēt minētā pasākuma piemērošanu.

4. Lielākais minimālais īpatsvars, ko attiecīgā dalībvalsts piemēro, ievērojot 3. punkta pirmo daļu, nepārsniedz 1 % laikposmā līdz 2029. gada 31. decembrim un nepārsniedz minimālo īpatsvaru, kas I pielikumā noteikts sintētiskajām aviācijas degvielām, proti, lielāks nekā 3 % laikposmam no 2030. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim. Šos maksimālos apjomus nepiemēro Savienības lidostās, kurās ikgadējā ārvalstu pasažieru plūsma ir mazāka par 2 miljoniem pasažieru.

5. Degvielas piegādātāji atbilstību 1. punktā noteiktajam pienākumam un jebkuram pasākumam, ko dalībvalstis pieņēmušas saskaņā ar 3. punkta pirmo daļu, var pierādīt, izmantojot masas bilances sistēmu, kas minēta Direktīvas (ES) 2018/2001 30. pantā.

Neskarot 11. panta 3. un 4. punkta piemērošanu, aviācijas degvielas piegādātājs, kas attiecīgajā pārskata periodā nav piegādājis I pielikumā noteikto degvielas minimālo īpatsvaru, nākamajā pārskata periodā veic papildu piegādi, kas vismaz sedz šo iztrūkumu.

5. pants

Gaisa kuģu ekspluatantu pienākums uzpildīt degvielu

1. Aviācijas degvielas daudzumam, ko gadā attiecīgā Savienības lidostā uzpildījis attiecīgais gaisa kuģu ekspluatants, jābūt vismaz 90 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas, neskarot degvielas daudzumu, kas jāuzpilda, lai ievērotu piemērojamās degvielas drošuma noteikumus.

2. Gaisa kuģa ekspluatants var pieprasīt 10. panta 4. punktā minētajai kompetentajai iestādei piemērot atbrīvojumu no šā panta 1. punktā noteiktā pienākuma lidojumiem konkrētā esošā vai jaunā maršrutā, kas nepārsniedz 1200 kilometrus ar izlidošanu no Savienības lidostas. Minēto attālumu mēra pēc lielā loka maršruta metodes.

Šādu pieprasījumu iesniedz vismaz trīs mēnešus pirms paredzētā atbrīvojuma piemērošanas dienas. Minētajā pieprasījumā sniedz pienācīgu pamatojumu, pamatojoties uz nopietnām un atkārtotām ekspluatācijas grūtībām, kas saistītas ar gaisa kuģu uzpildi konkrētā Savienības lidostā un kas neļauj tiem saprātīgā termiņā veikt tūlītējas atgriešanās lidojumus, vai uz strukturālām degvielas piegādes grūtībām, kas izriet no attiecīgās Savienības lidostas ģeogrāfiskajām iezīmēm, kā rezultātā degvielas cenas ir ievērojami augstākas nekā vidēji citās Savienības lidostās piemērotās cenas līdzīga tipa degvielām, jo īpaši specifisku degvielas transportēšanas ierobežojumu dēļ vai tāpēc, ka minētajā lidostā ir ierobežota degvielas pieejamība.

Kompetentā iestāde izvērtē minēto pieprasījumu un, ņemot vērā sniegto pamatojumu, tā var lūgt papildu informāciju.

Kompetentā iestāde lēmumu par minēto pieprasījumu pieņem vēlākais vismaz vienu mēnesi pirms paredzētā atbrīvojuma piemērošanas dienas. Piešķirtajam atbrīvojumam ir ierobežots derīguma termiņš, kas nepārsniedz vienu gadu, un pēc tam to pārskata pēc gaisa kuģa ekspluatanta pieprasījuma.

Ja, ievērojot šā punkta ceturto daļu, lēmums nav pieņemts minētajā daļā noteiktajā termiņā, to uzskata par netiešu lēmumu par atļauju piemērot pieprasīto atbrīvojumu uz vienu gadu, un pēc tam to pārskata pēc gaisa kuģa ekspluatanta pieprasījuma.

Kompetentā iestāde atļauto atbrīvojumu sarakstu paziņo Komisijai, kas to publicēs *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un vismaz reizi gadā atjaunina šo sarakstu.

Pēc rakstiskas sūdzības saņemšanas no dalībvalsts, gaisa kuģa ekspluatanta, attiecīgās Savienības lidostas vadības dienesta, degvielas piegādātāja vai pēc savas iniciatīvas ierosinātas sūdzības Komisija, pēc tam, kad tā izvērtējusi pamatojumu, kas par piešķirto atbrīvojumu sniegts, ņemot vērā šā punkta otrajā daļā izklāstītos kritērijus, izmantojot īstenošanas aktu, kas pieņemts saskaņā ar 13.a panta 2. punktu, var pieprasīt kompetentajai iestādei pieņemt lēmumu, ar ko atceļ minēto atbrīvojumu no nākamā sarakstu perioda sākuma Regulas (EEK) Nr. 95/93 2. panta d) punkta nozīmē. Ja minētais sarakstu periods sākas mazāk nekā divus mēnešus pēc īstenošanas akta publicēšanas, lēmumu par atbrīvojuma atcelšanu sāk piemērot no nākamā sarakstu perioda sākuma.

6. pants

Savienības lidostu pienākumi atvieglot piekļuvi SAF

Savienības lidostu vadības dienests veic vajadzīgos pasākumus, lai atvieglotu gaisa kuģu ekspluatantu piekļuvi aviācijas degvielām, kurās ir SAF īpatsvars saskaņā ar šo regulu.

Ja gaisa kuģu ekspluatanti ziņo tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kur atrodas lidosta, ka attiecīgā Savienības lidostā ir grūtības piekļūt aviācijas degvielām, kuras satur SAF, kompetentā iestāde pieprasa minētās Savienības lidostas vadības dienestam sniegt informāciju, kas vajadzīga, lai pierādītu atbilstību 1. punktam. Attiecīgās Savienības lidostas vadības dienests informāciju sniedz bez liekas kavēšanās. Kompetentā iestāde nosūta šo informāciju Aģentūrai, lai sagatavotu 12. pantā minēto tehnisko ziņojumu.

Pēc kompetentās iestādes pieprasījuma Savienības lidostu vadības dienests veic vajadzīgos pasākumus, lai konstatētu un novērstu gaisa kuģu ekspluatantu grūtības pienācīgi piekļūt aviācijas degvielām, kurās ir *SAF* īpatsvars saskaņā ar šo regulu.

7. pants

Gaisa kuģu ekspluatantu ziņošanas pienākumi

Līdz katra pārskata gada 31. martam gaisa kuģu ekspluatanti ziņo 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. Ja gadā neuzpildītais daudzums ir negatīvs vai ja tas ir mazāks nekā 10 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas, gadā neuzpildīto daudzumu paziņo kā 0;
- d) kopējais *SAF* daudzums tonnās, kas no aviācijas degvielas piegādātājiem iegādāts, lai veiktu komerciālus gaisa pārvadājumus no Savienības lidostām;
- e) par katru *SAF* pirkumu — aviācijas degvielas piegādātāja nosaukums, iegādātais daudzums tonnās, pārveides tehnoloģija, ražošanā izmantoto izejvielu raksturlielumi un izcelsme un *SAF* aprites cikla emisijas. Ja vienā pirkumā ir iekļautas *SAF* ar atšķirīgiem raksturlielumiem, ziņojumā informāciju sniedz par katru *SAF* veidu.

Ziņojumu sniedz saskaņā ar II pielikumā norādīto veidni.

Ziņojumu verificē neatkarīgs verificētājs atbilstīgi prasībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK ⁹ 14. un 15. pantā un īstenošanas aktos, kas pieņemti pamatojoties uz minēto direktīvu.

8. pants

Gaisa kuģu ekspluatanta prasījums saistībā ar *SAF* izmantošanu

Gaisa kuģu ekspluatanti priekšrocības par vienas un tās pašas *SAF* partijas izmantošanu var prasīt tikai saskaņā ar vienu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmu. Kopā ar 7. pantā minēto ziņojumu gaisa kuģu ekspluatanti iesniedz Aģentūrai:

- a) deklarāciju par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmām, kurās tie piedalās un saskaņā ar kurām var ziņot par *SAF* izmantošanu;
- b) deklarāciju, kas apliecina, ka tie nav ziņojuši par vienām un tām pašām *SAF* partijām saskaņā ar vairāk kā vienu sistēmu.

Aviācijas degvielas piegādātāji bez maksas sniedz gaisa kuģu ekspluatantiem attiecīgo informāciju, kas vajadzīga, lai ziņotu par *SAF* izmantošanu saskaņā ar šīs regulas 7. panta noteikumiem vai saskaņā ar siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmu.

⁹ 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.).

9. pants

Degvielas piegādātāju ziņošanas pienākumi

Līdz katra pārskata gada 31. martam aviācijas degvielas piegādātāji Direktīvas (ES) 2018/2001 28. pantā minētajā Savienības datubāzē par pārskata periodu ziņo šādu informāciju:

- a) katrā Savienības lidostā piegādātās aviācijas degvielas daudzums;
- b) katrā Savienības lidostā piegādātās *SAF* daudzums un par katru *SAF* veidu, kā detalizēti norādīts c) apakšpunktā;
- c) Savienības lidostās piegādātā katra *SAF* veida pārveides tehnoloģija, ražošanā izmantoto izejvielu raksturs un izcelsme un aprites cikla emisijas;
- d) gada vidējā kopējā aromātisko ogļūdeņražu, naftalīnu un sēra koncentrācija aviācijas degvielā, kas piegādāta katrā Savienības lidostā.

Aģentūrai un kompetentajām iestādēm ir piekļuve Savienības datubāzei. Aģentūra izmanto Savienības datubāzē iekļauto informāciju, kad informācija ir verificēta dalībvalsts līmenī saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 28. pantu.

10. pants

Kompetentā iestāde

- 1) Dalībvalstis izraugās kompetento iestādi vai iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanas izpildi un par naudas sodu piemērošanu gaisa kuģu ekspluatantiem, Savienības lidostām un degvielas piegādātājiem. Dalībvalsti par to informē Komisiju.
- 2) Aģentūra kompetentajām iestādēm nosūta apkopotus datus par gaisa kuģu ekspluatantiem un aviācijas degvielu piegādātājiem, kuri ir attiecīgo iestāžu kompetencē saskaņā ar 3., 4. un 5. punktu.

- 3) Dalībvalsti, kuras šā panta 1. punktā minētā(-ās) kompetentā(-ās) iestāde(-es) ir atbildīga(-as) par konkrētu gaisa kuģa ekspluatantu, nosaka saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 748/2009 ¹⁰.
- 4) Dalībvalsti, kuras šā panta 1. punktā minētā(-ās) kompetentā(-ās) iestāde(-es) ir atbildīga(-as) par konkrētu Savienības lidostu, nosaka, pamatojoties uz attiecīgo teritoriālo jurisdikciju.
- 5) Dalībvalsts, kuras šā panta 1. punktā minētā(-ās) kompetentā(-ās) iestāde(-es) ir atbildīga(-as) par konkrētu aviācijas degvielas piegādātāju, ir dalībvalsts, kurā ir aviācijas degvielas piegādātāja juridiskā adrese.

Attiecībā uz aviācijas degvielas piegādātājiem, kuru juridiskā adrese nav kādā dalībvalstī, attiecīgā dalībvalsts ir tā dalībvalsts, kurā aviācijas degvielas piegādātājs piegādājis visvairāk aviācijas degvielas 2023. gadā vai pirmajā gadā, kad aviācijas degviela tika piegādāta ES tirgū, 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 ir piegādājis lielāko daļu aviācijas degvielas šajā pēdējā minētajā dalībvalstī. Lēmumu par kompetentās iestādes maiņu pieņem deviņu mēnešu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, ja par to vienojas citas dalībvalsts kompetentās iestādes un Komisija, un tas stājas spēkā tā pārskata perioda sākumā, kas seko minētā lēmuma pieņemšanas dienai.

¹⁰ Komisijas Regula (EK) Nr. 748/2009 (2009. gada 5. augusts) par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības (OV L 219, 22.08.2009., 1. lpp.).

11. pants

Izpilde

- 1) Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, kas piemērojami par saskaņā ar šo regulu pieņemto noteikumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajiem sodiem jābūt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem. Dalībvalstis šos noteikumus paziņo Komisijai vēlākais 2023. gada 31. decembrī un nekavējoties ziņo par jebkādiem turpmākiem to grozījumiem.
- 2) Dalībvalstis nodrošina, ka visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas neizpilda 5. pantā noteiktos pienākumus, piemēro naudas sodu. Minētais naudas sods ir vismaz divreiz lielāks par aviācijas degvielas gada vidējās cenas par tonnu reizinājumu ar kopējo gadā neuzpildīto daudzumu.
- 3) Dalībvalstis nodrošina, ka visiem aviācijas degvielas piegādātājiem, kas neizpilda 4. pantā noteiktos pienākumus attiecībā uz *SAF* minimālo īpatsvaru, piemēro naudas sodu. Minētais naudas sods ir vismaz divreiz lielāks par *SAF* un tradicionālās aviācijas degvielas gada vidējās cenas par tonnu starpības reizinājumu ar aviācijas degvielu daudzumu, kas neatbilst 4. pantā un I pielikumā minētajām prasībām par minimālo īpatsvaru.
- 4) Dalībvalstis nodrošina, ka visiem aviācijas degvielas piegādātājiem, kas neizpilda 4. pantā noteiktos pienākumus attiecībā uz sintētisko aviācijas degvielu minimālo īpatsvaru, piemēro naudas sodu. Minētais naudas sods ir vismaz divreiz lielāks par sintētiskās aviācijas degvielas un tradicionālās aviācijas degvielas gada vidējās cenas par tonnu starpības reizinājumu ar aviācijas degvielas daudzumu, kas neatbilst 4. pantā un I pielikumā minētajām prasībām par minimālo īpatsvaru.
- 5) Lēmumā, ar ko uzliek 3. un 4. punktā minētos naudas sodus, kompetentā iestāde izskaidro metodiku, kura pielietota, lai noteiktu aviācijas degvielas, *SAF* un sintētiskās aviācijas degvielas cenu Savienības tirgū, pamatojoties uz pārbaudāmiem un objektīviem kritērijiem, tostarp ņemot vērā jaunāko pieejamo 12. pantā minēto tehnisko ziņojumu.

- 6) Dalībvalstis nodrošina, ka visi aviācijas degvielas piegādātāji, kuri attiecīgajā pārskata periodā ir uzkrājuši iztrūkumu saistībā ar 4. pantā noteikto pienākumu par *SAF* vai sintētisko degvielu minimālo īpatsvaru, nākamajā pārskata periodā papildus pārskata perioda pienākumam piegādā tirgum attiecīgās degvielas daudzumu, kas vienāds ar minēto iztrūkumu. Šā pienākuma izpilde neatbrīvo degvielas piegādātāju no pienākuma maksāt šā panta 3. un 4. punktā noteiktos sodus.
- 7) Lai nodrošinātu pienākumu izpildi un naudas sodu iekasēšanu, dalībvalstu līmenī jāizveido vajadzīgā tiesiskā un administratīvā sistēma.
- 8) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, 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, kas ļauj pārvarēt *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielu cenu atšķirības.

12. pants

Datu vākšana un publicēšana

Aģentūra, pamatojoties uz 7. un 9. pantā minētajiem gada ziņojumiem, katru gadu publicē tehnisko ziņojumu un nosūta to Padomei un Eiropas Parlamentam. Minētajā ziņojumā ir vismaz šāda informācija:

- a) *SAF* daudzums, ko gaisa kuģu ekspluatanti Savienības līmenī iegādājušies izmantošanai komerciālo gaisa pārvadājumu lidojumos no Savienības lidostas, kopumā un sadalījumā pa Savienības lidostām;
- b) *SAF* un sintētiskās aviācijas degvielas daudzums, kas piegādāts Savienības līmenī, kopumā un sadalījumā pa Savienības lidostām, un analīze par piegādātāju spēju katrā dalībvalstī sasniegt plānoto iekļaušanas trajektoriju;

- ba) *SAF* daudzums, kas piegādāts trešās valstīs, ar kurām Savienība vai Savienība un tās dalībvalstis ir noslēgušas gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, un, ciktāl iespējams, citās trešās valstīs;
- c) tirgus stāvoklis, ietverot informāciju par cenām, un *SAF* ražošanas un izmantošanas tendences Savienībā un trešās valstīs, ar kurām Savienība vai Savienība un tās dalībvalstis ir noslēgušas gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, un, ciktāl iespējams, citās trešās valstīs. Tirgus stāvoklis ietver informāciju par *SAF* un fosilo degvielu cenu atšķirību attīstību;
- d) lidostu atbilstības statuss attiecībā uz 6. pantā noteikto pienākumu izpildi;
- e) katra tāda gaisa kuģu ekspluatanta un aviācijas degvielas piegādātāja atbilstības statuss, kuram pārskata periodā ir pienākums saskaņā ar šo regulu;
- f) visu to *SAF* izcelsme un raksturlielumi, kuras gaisa kuģu ekspluatanti iegādājušies izmantošanai lidojumos no Savienības lidostām;
- g) gada vidējā kopējā aromātisko ogļūdeņražu, naftalīnu un sēra koncentrācija aviācijas degvielā, kas piegādāta Savienības līmenī kopumā un sadalījumā pa Savienības lidostām.

Izstrādājot minēto ziņojumu, Aģentūra apspriežas ar 13.a panta 1. punktā minēto komiteju.

13. pants

Pārejas periods

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.

13.a 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 5. pantu.

14. pants

Ziņošana un izskatīšana

Līdz 2027. gada 1. janvārim un pēc tam reizi piecos gados Komisijas dienesti iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par aviācijas degvielu tirgus attīstību un tā ietekmi uz Savienības aviācijas iekšējo tirgu, tostarp par šīs regulas darbības jomas iespējamo paplašināšanu, ietverot citus energoresursus un citus sintētisko degvielu veidus, kas definēti Atjaunīgo energoresursu direktīvā, jo īpaši elektroenerģiju un ūdeņradi, kā arī par 4. pantā un I pielikumā noteikto minimālo īpatsvaru iespējamo pārskatīšanu un naudas sodu apmēru. Ziņojumā ņem vērā politikas norises citās valstīs, tostarp saistībā ar daudzpusējiem un divpusējiem nolīgumiem ar Savienību, un tajā iekļauj detalizētu novērtējumu par šīs regulas ietekmi uz savienojamību ar salām un attālām teritorijām, uz Eiropas gaisa pārvadātāju un lidostu mezglu konkurētspēju ar to konkurentiem kaimiņvalstīs, uz oglekļa emisiju pārvirzi un, ja iespējams, informāciju par iespējama *SAF* izmantošanas politikas satvara izstrādi *ICAO* līmenī. Ziņojumā arī sniedz informāciju par aviācijas nozares pētniecības un inovācijas tehnoloģiskajiem sasniegumiem *SAF* jomā, tostarp tādu emisiju samazināšanā, kas nav CO₂ emisijas.

Ziņojumā var paust apsvērumus par to, vai šī regula būtu jāgroza, un vajadzības gadījumā ieteikt grozījumu iespējas atbilstīgi iespējamam *SAF* izmantošanas politikas satvaram, kas izstrādāts *ICAO* līmenī.

No minētajām iespējām Komisijas dienesti apsver *SAF* ražošanas un izmantošanas atbalsta mehānismu iekļaušanu, tostarp finansējuma vākšanu un lietošanu, un citus mehānismus, kas ļauj pārvarēt *SAF* un tradicionālo aviācijas degvielu cenu atšķirības. Šādu mehānismu mērķim vajadzētu būt ierobežot šīs regulas negatīvo ietekmi uz gaisa satiksmes savienojamību, izvairīties no satiksmes pārvirzes uz lidostu mezgliem trešās valstīs un mazināt oglekļa emisiju pārvirzi.

Jo īpaši, ja līdz 2026. gada 31. decembrim 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 apsver mērķorientētus mehānismus, lai novērstu minētās sekas, tostarp attiecīgā gadījumā uz starptautisko aviāciju attiecinot Regulu (ES)...¹¹, kā arī cita veida pasākumus, ņemot vērā galamērķi ārpus Savienības teritorijas.

Izstrādājot minēto ziņojumu, Komisija apspriežas ar 13.a panta 1. punktā minēto komiteju vismaz sešus mēnešus pirms tā pieņemšanas.

¹¹ EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA [...], ar ko izveido oglekļa ievēdkorekcijas mehānismu

15. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2023. gada 1. janvāra.

Tomēr 4. un 5. pantu piemēro no 2025. gada 1. janvāra un 7. un 9. pantu 2023. gada pārskata periodam piemēro no 2024. gada 1. aprīļa.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

I pielikums (apjoma īpatsvars)

- (a) No 2025. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars ir 2 %;
- (b) no 2030. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars ir 6 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 0,7 %;
- (c) no 2035. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars ir 20 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 5 %;
- (d) no 2040. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars ir 32 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 8 %;
- (e) no 2045. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars ir 38 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 11 %;
- (f) no 2050. gada 1. janvāra *SAF* minimālais īpatsvars ir 63 %, no tā sintētisko aviācijas degvielu minimālais īpatsvars ir 28 %.

II pielikums. Gaisa kuģu ekspluatanta ziņojuma veidne

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)

Veidne gaisa kuģu ekspluatantiem, kas ziņo par *SAF* pirkumiem

Degvielas piegādātājs	Iegādātais daudzums (tonnās)	Pārveides tehnoloģija	Raksturlielumi	Izejvielu izcelsme	Aprites cikla emisijas