EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 14.7.2021.
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Labi funkcionējošs un konkurētspējīgs aviācijas iekšējais tirgus ir ļoti svarīgs Eiropas iedzīvotāju mobilitātei un Eiropas ekonomikai kopumā. Tiek lēsts, ka 2018. gadā ES aviācijas un aeronautikas nozarēs tieši bija nodarbināti 0,4 miljoni cilvēku[1] un ka 2017. gadā šīs nozares veidoja aptuveni 2,1 % no ES IKP[2]. Aviācija ir spēcīgs sociālās un reģionālās kohēzijas virzītājspēks, kas veicina tūrismu, stimulē uzņēmējdarbību un satuvina cilvēkus. 2018. gadā[3] vairāk nekā 1,2 miljardi pasažieru devās lidojumos uz un no vairāk nekā 500 lidostām Eiropā. ES aviācijas nozare veicina Eiropas integrāciju un nostiprina ES ģeopolitisko līderpozīciju.

Gaisa satiksmes savienojamība ir būtisks ES iedzīvotāju mobilitātes, ES reģionu attīstības un visas ekonomikas izaugsmes virzītājspēks. Plašu gaisa satiksmes savienojamību ES teritorijā, kā arī pārvadājumos uz ES un no tās vislabāk var nodrošināt, ja ES gaisa transporta tirgū pastāv vienlīdzīgi konkurences apstākļi un visi tirgus dalībnieki var darboties uz vienlīdzīgu iespēju pamata. Ja rodas tirgus izkropļojumi, gaisa kuģu ekspluatanti vai lidostas var nonākt neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar konkurentiem. Tas savukārt var mazināt nozares konkurētspēju un iedzīvotājiem un uzņēmumiem pieejamo gaisa satiksmes savienojamību.

Sevišķi svarīgi ir visā ES gaisa transporta tirgū nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus aviācijas degvielas izmantošanā. Aviācijas degviela veido ievērojamu daļu gaisa kuģu ekspluatantu izmaksu, proti, līdz 25 % darbības izmaksu. Aviācijas degvielas cenas svārstības var būtiski ietekmēt gaisa kuģu ekspluatantu ekonomiskos rādītājus. Turklāt aviācijas degvielas cenas atšķirības ģeogrāfiskā tvērumā, kuras pašlaik pastāv starp dažādām ES lidostām vai starp ES lidostām un trešu valstu lidostām, var mudināt gaisa kuģu ekspluatantus ekonomisko apsvērumu dēļ pielāgot degvielas uzpildes stratēģijas.

Tāda prakse kā liekas degvielas uzpilde sastopama, kad gaisa kuģu ekspluatanti attiecīgā lidostā uzpilda vairāk aviācijas degvielas, nekā nepieciešams, tādējādi cenšoties izvairīties no degvielas daļējas vai pilnīgas uzpildes galamērķa lidostā, kurā aviācijas degviela ir dārgāka. Liekas degvielas uzpilde izraisa lielāku degvielas patēriņu, nekā nepieciešams, tādējādi palielinot emisijas, un apdraud godīgu konkurenci Savienības gaisa transporta tirgū. Liekas degvielas uzpilde ne tikai ir pretrunā Savienības centieniem dekarbonizēt aviāciju, bet arī kaitē veselīgai konkurencei starp aviācijas tirgus dalībniekiem. Līdz ar ilgtspējīgu aviācijas degvielu ieviešanu un izvēršanu Savienības lidostās, pieaugs aviācijas degvielas izmaksas, un tā rezultātā liekas degvielas uzpildes prakse var vēl vairāk paplašināties. Tāpēc attiecībā uz liekas degvielas uzpildi šīs regulas mērķis ir atjaunot un saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa transporta nozarē, vienlaikus novēršot jebkādu negatīvu vidisko ietekmi.

---

1 *Eurostat* (lfsa_egan22d).

2 Avots: SWD(2017) 207 final.

3 Avots: *Eurostat*. Gaisa transporta radīto netiešo darbvietu skaits var pat trīskārt pārsniegt tiešo darbvietu skaitu (Eiropas Komisija, 2015. gads).

Komisija 2020. gada decembrī pieņēma Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju[4]. Šajā stratēģijā ir izvirzīts mērķis veicināt ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu. Ilgtspējīgas aviācijas degvielas var sniegt būtisku ieguldījumu paaugstinātā ES 2030. gada klimata mērķrādītāja un ES klimatneitralitātes mērķa sasniegšanā. Šajā iniciatīvā ilgtspējīgas aviācijas degvielas ir šķidras tūlītējas savietojamības ("drop in") degvielas, ar kurām var aizstāt tradicionālo aviācijas degvielu. Lai būtiski samazinātu emisijas, aviācijas nozarei ir jāsamazina pašreizējā sevišķā atkarība no fosilās reaktīvo dzinēju degvielas un jāpaātrina pāreja uz inovatīviem un ilgtspējīgiem degvielu veidiem un tehnoloģijām. Lai gan alternatīvu gaisa kuģu dzinēju tehnoloģiju, piemēram, ar elektroenerģiju vai ūdeņradi darbināmu dzinēju, izstrādē vērojams daudzsološs progress, būs jāvelta ievērojamas pūles un laiks, lai sagatavotos to ieviešanai komerciālam lietojumam. Tā kā gaisa transportam jau līdz 2030. gadam ir jāpievēršas oglekļa pēdas problēmai visā lidojumu diapazonā, ilgtspējīgām šķidrajām aviācijas degvielām būs svarīga nozīme šajā procesā. Tālab ir vajadzīgi arī pasākumi, kuru mērķis ir palielināt ilgtspējīgu aviācijas degvielu piedāvājumu un izmantošanu Savienības lidostās.

Lai gan izmantošanai aviācijā ir sertificēti vairāki ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanas paņēmieni, tie patlaban tiek izmantoti niecīgā apmērā, jo nenotiek ražošana ar pieņemamām izmaksām. Lai stimulētu visnovatoriskāko un ilgtspējīgāko degvielas tehnoloģiju ienākšanu tirgū, ir vajadzīgs degvielas piejaukšanas pienākums, kas būtu īpaši paredzēts aviācijas nozarei. Tas ļautu laika gaitā palielināt ražošanas jaudu un samazināt ražošanas izmaksas. Ņemot vērā to, ka ilgtspējīgām aviācijas degvielām līdz 2030. gadam vajadzētu veidot vismaz 5 % no aviācijas degvielām un līdz 2050. gadam — 63 %, ir ļoti svarīgi, lai ar šo regulu atbalstītajām degvielas tehnoloģijām būtu vislielākais inovācijas, dekarbonizācijas un pieejamības potenciāls. Šis nosacījums ir obligāts, lai būtu iespējams apmierināt aviācijas pieprasījumu nākotnē un palīdzētu sasniegt dekarbonizācijas mērķus. Tam jo sevišķi būtu jāattiecas uz modernām biodegvielām un sintētiskajām aviācijas degvielām. Sintētiskajām aviācijas degvielām piemīt sevišķs potenciāls panākt emisiju aiztaupījumu līdz pat 85 % vai pat lielākā apmērā salīdzinājumā ar fosilo aviācijas degvielu. Ja tās ražo no atjaunīgās elektroenerģijas un oglekļa, kas tieši uztverts no gaisa, iespējamais emisiju aiztaupījums salīdzinājumā ar fosilo aviācijas degvielu var sasniegt 100 %. Tādējādi sintētiskajām aviācijas degvielām piemīt vislielākais dekarbonizācijas potenciāls salīdzinājumā ar visām citām degvielām, uz kurām attiecas šī iniciatīva. Arī to ražošanas process ir īpaši resursefektīvs salīdzinājumā ar citiem ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanas paņēmieniem, jo sevišķi ūdens izmantojuma ziņā. Lai gan sintētiskās aviācijas degvielas varētu būtiski veicināt nozares dekarbonizāciju, ir maz ticams, ka līdz 2030. gadam tās parādīsies tirgū ievērojamos apjomos, ja netiks sniegts īpašs politikas atbalsts. Patlaban tiek lēsts, ka sintētisko aviācijas degvielu ražošanas izmaksas ir 3 līdz 6 reizes lielākas par fosilās aviācijas degvielas pašreizējo tirgus cenu. Tā kā paredzams, ka sintētiskajām aviācijas degvielām jau līdz 2030. gadam būs nozīme nozares dekarbonizācijā, un tām līdz 2050. gadam būtu jāveido vismaz 28 % no aviācijas degvielu struktūras, šajā regulā ir jānosaka īpaša pienākumu apakškopa, kas ļautu apņēmīgi veicināt to ieviešanu tirgū. Paredzams, ka tas daļēji samazinās

[4] Avots: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

risku, kas piemīt investīcijām sintētisko aviācijas degvielu ražošanas jaudā, un ļaus palielināt ražošanas jaudu.

Ilgtspējas apsvērumu dēļ nevajadzētu atbalstīt pirmās paaudzes biodegvielas, piemēram, no kultūraugiem ražotas biodegvielas, kā arī no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem ražotas biodegvielas, kurām ir ierobežots mērogojamības potenciāls un kuras rada bažas par ilgtspēju. 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. 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, kuras ražotas no izejvielām, kam konstatēta būtiska produktīvās platības izplešanās uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums. Netiešā zemes izmantošanas maiņa ir ne tikai saistīta ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, kas var samazināt vai pat novest līdz nullei siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījumu, ko dod atsevišķas biodegvielas, bet arī apdraud biodaudzveidību. Šis risks ir īpaši nozīmīgs sasaistē ar potenciāli lielu ražošanas paplašināšanos, ko nosaka ievērojams pieprasījuma pieaugums. Tāpēc nevajadzētu veicināt degvielu ražošanu no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem. Šī pieeja atbilst attiecīgajam Savienības politikas satvaram, kas vidisku apsvērumu dēļ tiecas ierobežot vai pat pakāpeniski izbeigt no kultūraugiem ražotu biodegvielu izmantošanu Jo sevišķi Atjaunīgo energoresursu direktīva nosaka maksimālo ierobežojumu no kultūraugiem ražotu biodegvielu izmantošanai, ņemot vērā to ierobežotos vidiskos ieguvumus, ierobežoto siltumnīcefekta gāzu aiztaupījuma potenciālu un to, ka šādas biodegvielas tieši konkurē ar pārtikas un dzīvnieku barības ražošanas nozarēm par piekļuvi izejvielām. No kultūraugiem ražotas biodegvielas nebūtu jāiekļauj arī tāpēc, lai novērstu risku, ka biodegviela no autotransporta nozares tiek pārvirzīta uz gaisa transportu, jo tas varētu palēnināt autotransporta dekarbonizāciju, bet jāpatur prātā, ka autotransports joprojām ir vispiesārņojošākais transporta veids. Aviācijas 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. 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.

Lai uzsāktu tirgus darbību un jau tuvākajā laikā panāktu emisiju samazinājumus, par atbilstīgām būtu jāatzīst tehnoloģijas, kuru rūpnieciskā gatavība ir vislielākā un kurām vienlaikus piemīt augsts ilgtspējas potenciāls, piemēram, ilgtspējīgas aviācijas degvielas, kas ražotas no lipīdu atkritumiem (izejvielām, kas norādītas AED II IX pielikuma B daļā). Lai gan paredzams, ka šāds pasākums būtiski samazinās transporta nozares radītās emisijas kopumā, pašlaik lielākā daļa šķidro biodegvielu tiek ražotas autotransporta vajadzībām. Tāpēc varētu notikt izejvielu pārvirze no biodegvielu ražošanas autotransporta vajadzībām uz ražošanu

aviācijas vajadzībām, tomēr tā būtu ierobežota. Tiek lēsts, ka līdz 2030. gadam varētu tikt pārvirzīti aptuveni 3,2 % no biodegvielām, kas ražotas no AED II IX pielikuma B daļā norādītajām izejvielām[5].

Paredzams, ka, gaisa transporta tirgū pakāpeniski ieviešot ilgtspējīgas aviācijas degvielas, palielināsies aviosabiedrību izmaksas par aviācijas degvielu. Tas var pastiprināt gaisa kuģu ekspluatantu jau piekopto izkropļojošo praksi, piemēram, liekas degvielas uzpildi. Tāpēc šā regulas priekšlikuma mērķis ir piemērot ES aviācijas tirgum stingrus noteikumus, kas nodrošinātu, ka ES lidostās var pakāpeniski palielināt ilgtspējīgu aviācijas degvielu īpatsvaru, nekaitējot ES aviācijas iekšējā tirgus konkurētspējai.

Būtisks faktors, kas nodrošina, ka pienākums piegādāt ilgtspējīgas aviācijas degvielas nekaitē vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem gaisa transporta tirgū, ir skaidra un vienāda pienākuma noteikšana visiem aviācijas degvielas piegādātājiem ES iekšējā tirgū. Gaisa transportam raksturīgās pārrobežu un globālās dimensijas dēļ priekšroka dodama saskaņotai, īpaši aviācijai paredzētai regulai, nevis regulējumam, ko vajadzētu transponēt valstu līmenī, jo tā rezultātā varētu tikt izveidoti dažādi valstu pasākumi ar atšķirīgām prasībām un mērķrādītājiem. Lai nodrošinātu skaidru un efektīvu politikas izstrādi, aviācijas degvielas piegādātāju pienākumi attiecībā uz ilgtspējīgām aviācijas degvielām būtu jānosaka tikai šajā regulā, kas ir Atjaunīgo energoresursu direktīvas *lex specialis*. Tā kā regulā ir noteikts ilgtspējīgas aviācijas degvielas minimālais īpatsvars, tā neliedz aviosabiedrībām vai degvielas piegādātājiem īstenot vērienīgākus vidiskos mērķus vai meklēt citas ekonomiskas/finansiālas priekšrocības, kas saistītas ar ilgtspējīgām aviācijas degvielām (*SAF*), tādā nolūkā uzpildot vai piegādājot lielāku ilgtspējīgo aviācijas degvielu īpatsvaru. Tālab aviosabiedrībām vajadzētu būt iespējai censties panākt atbilstīgas vienošanās ar aviācijas degvielas piegādātājiem, lai palielinātu ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu. Regulā nav iekļauta ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantojuma tirgojamība (tā dēvētā pasūtījuma un pieprasījuma ("book and claim") sistēma). Ja tirdzniecība kādreiz nākotnē tiktu ieviesta, tai būtu jāpiemēro stingri noteikumi, kas nodrošina sistēmas vidisko integritāti.

Šī regula būtu jāpapildina ar intensīvākiem ES un tās dalībvalstu, kas ir *ICAO* dalībnieces, centieniem noteikt saistošus mērķrādītājus ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanai starptautiskajā aviācijā, izveidojot ES stratēģisko aliansi, kas stiprinātu ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanas vērtības ķēdi ES, jo īpaši attiecībā uz visnovatoriskākajām tehnoloģijām, piemēram, modernajām biodegvielām un sintētiskajām aviācijas degvielām, jo sevišķi ietverot finansēšanas mehānismus, piemēram, cenu starpības līgumus, un pasākumus inovatīvu ilgtspējīgu aviācijas degvielu tehnoloģiju sertifikācijas atvieglošanai.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šis regulas priekšlikums saskan ar ES gaisa transporta politiku un jo īpaši ar attiecīgajiem noteikumiem, kas veido ES aviācijas iekšējā tirgus regulējumu. Tam ir tādi paši mērķi kā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulai (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā, proti,

[5] Ietekmes novērtējums par priekšlikumu regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam.

nodrošināt, ka aviosabiedrības, kas darbojas ES, var konkurēt uz vienlīdzīgu iespēju pamata. Ierosinātā regula saskan arī ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 17. aprīļa Regulu (ES) 2019/712 par konkurences aizsardzību gaisa transportā, kuras mērķis ir nodrošināt, ka visi gaisa pārvadātāji, kas veic lidojumus uz ES un no tās, var gūt labumu no vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem.

Šis regulas priekšlikums saskan ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (*EASA*), un jo īpaši ar Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju. Ierosinātajā regulā ir noteikts, ka *EASA* ir jāsaņem un jāapstrādā ziņojumi no aviosabiedrībām, konkrēti par aviācijas degvielas uzpildi. Saskaņā ar ierosināto regulu noteiktajam aviācijas degvielas uzpildes pienākumam būtu jāatbilst Regulā (ES) Nr. 965/2012 izklāstītajiem noteikumiem par aviācijas degvielas drošumu.

Ierosinātā regula saskan ar Atjaunīgo energoresursu direktīvu[6] (AED II), jo paredzams, ka regula palielinās atjaunīgo energoresursu izmantošanu gaisa transportā. Ierosinātās regulas pamatā ir AED II noteikumu komponenti, jo īpaši tās ilgtspējas satvars. AED II ir starpnozaru regulējums, kas nosaka mērķrādītājus visaptverošām nozarēm. Tomēr ar to nepietiek, lai veicinātu ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu, ņemot vērā aviācijas nozares īpatnības, jo īpaši nozarē valdošo spēcīgo ES un pasaules mēroga spiedienu nodrošināt izmaksu konkurētspēju, kā arī ES aviācijas iekšējā tirgus augsto integrācijas pakāpi un konkurētspēju un tā globālo dimensiju. Ierosinātajā regulā ir noteiktas pilnībā saskaņotas prasības, kuru mērķis ir nodrošināt aviosabiedrībām vienlīdzīgus konkurences apstākļus un novērst neizdevīgus apstākļus konkurencē starp ES lidostām.

Ierosinātā regula saskan ar ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS)[7], kas piemērojama aviācijai. Paredzams, ka tā netraucēti mijiedarbosies ar ES ETS, kas ietver stimulu gaisa kuģu ekspluatantiem izmantot ilgtspējīgas aviācijas degvielas, proti, aviosabiedrībām nav pienākuma nodot kvotas, ja tās ziņo par *SAF* izmantošanu. Paredzams, ka ES ETS ietekme tiks pastiprināta tās gaidāmajā pārskatīšanā. Ierosinātā regula balstās uz ES ETS, sniedzot mijnorādi uz procesiem, kas vajadzīgi aviosabiedrību ziņojumu pārbaudei (ES ETS 14. un 15. pants).

Ierosinātā regula saskan ar Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīvu (*AFID*), bet paredzams, ka tās mijiedarbība ar minēto direktīvu būs ierobežota. Ar direktīvu izveido vienotu pasākumu sistēmu alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanai ES. Tā kā ilgtspējīgās aviācijas degvielas un tradicionālā reaktīvo dzinēju degviela ir savstarpēji aizvietojamas, vajadzība pēc papildu infrastruktūras lidostās ir ierobežota, tomēr ir svarīgi nodrošināt, ka ierīkotā infrastruktūra atbilst paredzētajam mērķim.

---

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu.

7 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Ierosinātās regulas mērķi atbilst arī Eiropas zaļā kursa mērķiem, proti, līdz 2030. gadam panākt emisiju samazinājumu par 55 % ES līmenī un līdz 2050. gadam izveidot oglekļneitrālu ekonomiku. Tās mērķis ir nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus aviācijas vienotā tirgus dalībniekiem un piemērot nozarei stingrus noteikumus, kas nodrošina tās konkurētspēju, vienlaikus ieviešot arvien lielāku ilgtspējīgo aviācijas degvielu īpatsvaru. Tas atbilst ES politikas mērķiem panākt visvairāk skarto nozaru ātru atveseļošanu no Covid-19 krīzes un izveidot spēcīgu ES vienoto tirgu, kas veicina augstu izaugsmes un nodarbinātības līmeni. Visbeidzot, ierosinātā regula atbilst mērķiem, kas paredz pāriet no fosilās enerģijas uz atjaunīgiem energoresursiem un uzlabot ES enerģētisko drošību, samazinot atkarību no trešo valstu izcelsmes energoproduktiem.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Ierosinātās regulas mērķis ir nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus aviācijas vienotā tirgus dalībniekiem un piemērot nozarei stingrus noteikumus, kas nodrošina tās konkurētspēju, vienlaikus kāpinot tās ilgtspēju. Juridiskajā tekstā tiks iekļauti sīki izstrādāti, īpaši aviācijai paredzēti noteikumi, kuros būs ņemta vērā nozares komplicētība.

Ar 100. panta 2. punktu Savienība tiek pilnvarota pieņemt attiecīgus noteikumus gaisa transporta jomā.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Gaisa transports ir ļoti svarīgs ES nozīmes jautājums, jo tas ir ļoti integrēts tirgus, kas darbojas tīkla dimensijā visā ES un ārpus tās. Gaisa transportam ir raksturīga pārrobežu dimensija, kas sadrumstalotu tiesisko regulējumu padara par būtisku apgrūtinājumu gaisa transporta ekonomikas dalībniekiem.

Ir vajadzīga intervence ES līmenī, jo ES aviācijas iekšējā tirgus kopējās konkurētspējas jautājumus nevar pienācīgi atrisināt valstu līmenī. ES līmeņa intervence ir jo sevišķi vajadzīga, lai izvairītos no valstu pasākumu dažādības, kas var radīt neparedzētu ietekmi. Ierosinātās regulas mērķis ir atjaunot vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa transporta tirgū, savukārt tad, ja dažādās dalībvalstīs pastāvētu atšķirīga līmeņa pienākumi, ietekme varētu būt gluži pretēja un vēl vairāk izkropļot aviācijas tirgu, veicinot gaisa kuģu ekspluatantu piekoptu nelabvēlīgu praksi, piemēram, liekas degvielas uzpildi.

Visbeidzot, runājot par ilgtspējīgu aviācijas degvielu piegādes pienākuma noteikšanu, paredzams, ka ES līmeņa rīcība ar saskaņotiem, īpaši aviācijai paredzētiem noteikumiem, kas tieši piemērojami tirgus dalībniekiem, būs efektīvāka nekā valstu pasākumi, kuri nosaka atšķirīgas prasības un atšķirīgus mērķrādītājus.

- **Proporcionalitāte**

Paredzams, ka ES līmeņa rīcība noteiks skaidru politikas virzienu tirgus dalībniekiem gan aviācijas, gan degvielu nozarē. Skaidrs ES noteikumu kopums ES līmenī nozīmē, ka aviosabiedrības visā ES var darboties uz vienlīdzīgu iespēju pamata un tiek atjaunoti

vienlīdzīgi konkurences apstākļi aviosabiedrībām un lidostām. Tas arī dos aviācijas degvielu nozarei skaidrus signālus par degvielas piegādes līmeni un degvielas tehnoloģijām, kurās būtu veicamas investīcijas. Vienots noteikumu kopums nozīmē arī mazākas atbilstības nodrošināšanas izmaksas tirgus dalībniekiem.

ES līmeņa rīcība *SAF* jomā palīdzētu īstenot vērienīgākās ES klimatiskās ieceres, kas noteiktas Eiropas Klimata aktā. 2030. gada klimata mērķrādītāja plānā noteikts, ka *SAF* ir būtiska nozīme aviācijas radīto emisiju samazināšanā līdz 2030. un 2050. gadam un ES klimata mērķu sasniegšanā. Tāpēc, izveidojot ES noteikumus par *SAF* ražošanu un izmantošanu, tiek radīta iespēja piemērot pielāgotu pieeju mērķrādītāju sasniegšanai. Paļaujoties tikai uz valstu pasākumiem, kas, iespējams, paredzētu atšķirīgus mērķrādītājus (ja tādi būtu), rastos risks, ka kopējais ieceru vērienīgums nav pietiekams. Pašreizējā iniciatīva, palielinot atjaunīgo energoresursu īpatsvaru transporta nozarē, var arī sniegt atbalstu Atjaunīgo energoresursu direktīvas paredzētajā izskatīšanā.

ES līmeņa rīcībai var būt pozitīva ietekme starptautiskā mērogā. Tā kā ES intervence ietekmētu visu ES aviācijas un *SAF* tirgu, paredzams, ka tai trešās valstīs tiktu piešķirta lielāka nozīme nekā atsevišķām valstu iniciatīvām. Visticamāk, ka būs arī vienkāršāk panākt ietekmes paplašināšanos, un trešas valstis var apsvērt iespēju pieņemt līdzīgus pasākumus. Tas savukārt varētu paātrināt *ICAO* līmenī notiekošo darbu *SAF* izmantošanas jautājumos. Īsumā, ES rīcība varētu veicināt turpmāku *SAF* ražošanu un izmantošanu ārpus ES, un tas varētu palīdzēt radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus pasaules līmenī, kā arī samazināt gaisa transporta emisijas plašākā tvērumā.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Šī iniciatīva ir ātri un efektīvi jāīsteno kā būtisks Eiropas zaļā kursa un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas nodevums un kā nepieciešamais elements virzībā uz 2030. un 2050. gadam noteikto ES klimata mērķu sasniegšanu, nodrošinot, ka aviācijas nozare paātrina dekarbonizāciju, bet neapdraudot labi redzamos ieguvumus, ko sniedz cieši integrēts aviācijas iekšējais tirgus. Kā paskaidrots 1.4. iedaļā un 11. pielikumā, to vislabāk var panākt, ar iekšējā tirgus regulu tieši reglamentējot ekonomikas dalībniekus ES līmenī. Kopīgi noteikumi, kas tieši un vienādi piemērojami aviācijas un degvielas tirgus dalībniekiem visā ES, nodrošinās skaidrību un vienveidību. Tā kā aviācijas vienotajam tirgum raksturīga integrācija ES līmenī, tas vislabāk darbojas tad, ja noteikumus piemēro visām aviosabiedrībām vienādi. Vienādu prasību noteikšana visiem tirgus dalībniekiem mazina konkurences izkropļojumu risku un dod skaidrus signālus trešo valstu aviācijas tirgu dalībniekiem, kad tie veic lidojumus ES teritorijā. Visā ES vienots noteikumu kopums, kas noteikts regulā, ļaus dot skaļus un skaidrus signālus tirgum. Tā kā pārejai uz *SAF* ir vajadzīgas ievērojamas investīcijas, ir ļoti svarīgi, lai tiesiskais regulējums nodrošinātu vienotu, ilgtermiņa stabilu noteikumu kopumu visiem investoriem visā ES. Sevišķi būtiski ir izvairīties no dažādu atšķirīgu pasākumu izveides valstu līmenī, kas varētu notikt tad, ja īstenošana tiktu veikta saskaņā ar starpnozaru direktīvu. Lai gan šāda pieeja var darboties tādos transporta veidos kā autotransports vai dzelzceļš, tā nevar būt sekmīga tādā transporta veidā kā aviācija, kam piemīt tik plašs pārrobežu un globāls tvērums. Lielākā daļa aviosabiedrību darbojas tirgū ES mērogā vai pat pasaules mērogā. Dažādi atšķirīgi valstu līmeņa transponēšanas pasākumi varētu mazināt politikas efektivitāti un

apdraudēt gaisa transporta efektīvu dekarbonizāciju. Tas arī varētu veicināt aviācijas un degvielas nozaru ekonomiskās rīcības atšķirības dažādās dalībvalstīs. Tas varētu radīt praksi, kuras nolūks ir izvairīties no izmaksām (piemēram, izmantojot liekas degvielas uzpildi) un kura apdraudētu vienotā tirgus darbību. Šī iniciatīva būtiski ietekmēs gaisa transporta nozares dalībniekus un aviācijas iekšējo tirgu kopumā. Ir ļoti svarīgi, ka visām aviosabiedrībām noteiktie pienākumi visām aviosabiedrībām tiek piemēroti vienādi, un to var nodrošināt ar regulu. Lai šī iniciatīva būtu efektīva, ir vienlīdz svarīgi, ka degvielas piegādes pienākums tiek īstenots un izpildīts vienādi. Atšķirīgi degvielas piegādes pienākumi dažādos ES apgabalos (piemēram, atšķirīgi mērķrādītāji, atšķirīgi ilgtspējas standarti utt.) radītu atšķirīgu attieksmi pret aviosabiedrībām un varētu izraisīt konkurences izkropļojumus starp ES lidostām vai nostādīt ES aviācijas nozares dalībniekus neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar konkurentiem no trešām valstīm. Lai ņemtu vērā aviācijas vienotā tirgus īpatnības un komplicētību, šī iniciatīva būtu jāīsteno atsevišķā regulā.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Šī ir jauna iniciatīva. Tāpēc *ex post* izvērtējums un atbilstības pārbaude nav veikta.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Šis regulas priekšlikums ir sagatavots pēc visaptverošas apspriešanas, kas notika 2020. gadā. Komisija 2020. gada martā un aprīlī rīkoja sākotnējā ietekmes novērtējuma sabiedrisko apspriešanu. No valsts sektora iestādēm, aeronautikas un degvielu nozarēm, bezpeļņas organizācijām, akadēmiskajām aprindām un iedzīvotājiem kopumā tika saņemta 121 atsauksme. Atsauksmēs kopumā bija pausts atbalsts ES līmeņa reglamentējošai rīcībai, ar ko tiktu veicināta ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošana. Komisija organizēja divas apaļā galda sanāksmes (2020. gada martā un novembrī), katru reizi rīkojot sesijas, kas veltītas diskusijām ar ieinteresētajām personām un dalībvalstīm, un sesijas, kas veltītas tikai diskusijām ar dalībvalstīm. Apaļā galda sanāksmes ļāva gūt tiešu ieskatu un ar dalībniekiem apmainīties viedokļiem par to, vai ES līmenī ir vajadzīgi reglamentējoši pasākumi attiecībā uz ilgtspējīgām aviācijas degvielām. Pirmā apaļā galda sanāksme ļāva gūt vērtīgu ieskatu problēmas definēšanā, savukārt otrā apaļā galda sanāksme bija vērsta uz politikas risinājumiem, ļaujot dalībniekiem paust viedokli par vēlamo risinājumu un ieteikt ierosināto risinājumu koncepcijas pielāgojumus. No 2020. gada augusta līdz oktobrim notika 12 nedēļas ilga atklāta sabiedriskā apspriešana. No valsts sektora iestādēm, aeronautikas un degvielu nozarēm, nevalstiskajām organizācijām, akadēmiskajām aprindām un iedzīvotājiem kopumā tika savāktas 156 atbildes. Atbildēs kopumā bija pausts atbalsts ES līmeņa reglamentējošai rīcībai, ar ko tiktu veicināta ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošana un kas izpaustos kā *SAF* piejaukšanas pienākums. Tika savākta vērtīga informācija par konkrētām šā pasākuma koncepcijām, kam respondenti dod priekšroku. Visbeidzot, ārēja līgumslēdzēja veikta atbalsta pētījuma gaitā tika rīkota mērķorientēta apspriešanās, kuras mērķis bija gūt konkrētu un detalizētu ieskatu par aviācijas tirgus darbību, aviācijas degvielu tirgus stāvokli, ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanu un dažādām esošajām vai gaidāmajām politikas iniciatīvām, kas

atbalsta ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu. Šī mērķorientētā apspriešanās galvenokārt bija vērsta uz aeronautikas nozares un aviācijas degvielu nozares dalībniekiem, dalībvalstīm, bezpeļņas organizācijām un starptautiskajām aviācijas organizācijām.

Šīs visaptverošās apspriešanas stratēģijas īstenošanas gaitā lielākā daļa aviācijas nozares ieinteresēto personu (aviosabiedrības, lidostas, gaisa kuģu ražotāji) un degvielas nozares ieinteresēto personu, dalībvalstu un NVO atbalstīja *SAF* pienākuma noteikšanu kā efektīvu politikas mehānismu, kas veicinātu *SAF* ražošanu un izmantošanu un sekmīgi dekarbonizētu aviācijas nozari. Ieinteresēto personu viedokļi par šā risinājuma konkrēto koncepciju bija diezgan atšķirīgi, taču lielākā daļa degvielas piegādātāju, dalībvalstu, NVO, lidostu un daļa aviosabiedrību atbalstīja to, ka tiek noteikts *SAF* piegādes pienākums ar elastīgumu degvielas izplatīšanā un ka tas tiek attiecināts uz reaktīvo dzinēju degvielu, kas tiek piegādāta visiem reisiem, kuri izlido no ES lidostām. Vienlaikus lielākā daļa ieinteresēto personu uzskatīja, ka ir vajadzīgi pasākumi, kas novērš oglekļa emisiju pārvirzi un aviācijas iekšējā tirgus izkropļojumus. Lielākā daļa ieinteresēto personu (aviosabiedrības, lidostas, degvielas nozare, NVO, dalībvalstis) arī atbalsta īpašus stimulus *RFNBO* atbalstam. Visi šie pasākumi tika iekļauti vēlamajā politikas risinājumā.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai atbalstītu ietekmes novērtējumu, kas ir šā priekšlikuma pamatā, ārējs līgumslēdzējs veica pētījumu. Šis pētījums sākās 2020. gada jūlijā un tika pabeigts 2021. gada sākumā. Pētījums sniedza vērtīgu ieskatu Komisijas dienestiem un jo īpaši palīdzēja izstrādāt politikas risinājumus, novērtēt to vidisko, ekonomisko un sociālo ietekmi un apkopot tieši ietekmēto ieinteresēto personu viedokļus.

- **Ietekmes novērtējums**

Ierosinātie politikas risinājumi bija strukturēti, pamatojoties uz regulatīvo prasību, ko veido *SAF* pienākums. Šī prasība ļauj atjaunot vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa transporta nozarē attiecībā uz aviācijas degvielas uzpildi un saglabāt tos, vienlaikus palielinot *SAF* izmantošanu aviācijā. Politikas risinājumi paredzēja dažādus pienākuma koncepcijas veidus. Pirmais risinājumu kopums ietvēra degvielas piegādātāju pienākumu izplatīt *SAF* visās ES lidostās. Otrais risinājumu kopums ietvēra aviosabiedrību pienākumu izmantot *SAF*, veicot lidojumus no ES lidostām (viena risinājumu apakškopa attiecās uz visiem lidojumiem, savukārt otra risinājumu apakškopa attiecās tikai uz lidojumiem ES iekšienē). Visbeidzot, trešais risinājumu kopums ietvēra degvielas piegādātāju pienākumu izplatīt *SAF*, sākumā paredzot zināmu elastīgumu, un aviosabiedrību pienākumu uzpildīt reaktīvo dzinēju degvielu pirms izlidošanas no ES lidostām. Dažiem risinājumiem tika izstrādāti mērķrādītāji *SAF* apjoma izteiksmē, savukārt citiem — reaktīvo dzinēju degvielas CO_2 emisiju intensitātes samazinājuma izteiksmē. Visi risinājumi ietvēra stimulus nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu (*RFNBO*) atbalstam. Vēlamais risinājums bija degvielas piegādātājiem noteikt *SAF* piejaukšanas pienākumu un aviosabiedrībām noteikt pienākumu uzpildīt reaktīvo dzinēju degvielu, ietverot pienākumu apakškopu attiecībā uz *RFNBO*. Šim risinājumam priekšroka tika dota tāpēc, ka tas ļauj nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa transporta tirgū, vienlaikus ievērojami palielinot *SAF* ražošanu un izmantošanu.

Vēlamie politikas risinājumi ļauj saglabāt gaisa transporta nozares konkurētspēju un būtiski samazināt CO_2 emisijas "no urbuma līdz spārnam" aviācijas nozarē, t. i., līdz 2050. gadam aptuveni par 60–61 % salīdzinājumā ar atsauces scenāriju. Gaisa piesārņotāju emisijas līdz 2050. gadam samazinās aptuveni par 9 % salīdzinājumā ar atsauces scenāriju. Kopumā aviācijas vidiskās izmaksas (saistībā ar CO_2 emisijām un gaisa piesārņotāju emisijām) samazinās aptuveni par 87–88 miljardiem EUR salīdzinājumā ar atsauces scenāriju, izsakot pašreizējā vērtībā laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam. *SAF* ražošanas jauda līdz 2050. gadam palielinās vēl par 25,5–25,6 miljoniem tonnu. *SAF* parādīšanās tirgū ievērojami samazina aviācijas atkarību no fosilās reaktīvo dzinēju degvielas, un līdz 2050. gadam tās patēriņš samazinās par 65 % salīdzinājumā ar atsauces scenāriju. ES enerģētiskā drošība uzlabojas, jo samazinās fosilās enerģijas imports no trešām valstīm un izejvielas un atjaunīgā elektroenerģija, ko izmanto *SAF* ražošanai, tiek iegūtas ES (ES ražotās *SAF* 2050. gadā veido 92 % no kopējā *SAF* izmantojuma). Piemērojot vēlamos politikas risinājumus, *SAF* tehnoloģijas ar vislielāko dekarbonizācijas potenciālu ievērojamā daudzumā tirgū parādās agrāk nekā tad, ja politikas pasākumi netiek veikti. *SAF* cenas samazinās salīdzinājumā ar pašreizējām aplēsēm, un tas laika gaitā palīdz samazināt cenu atšķirības ar fosilo reaktīvo dzinēju degvielu. Vēlamo politikas risinājumu ietekmē ES notiek neto darbvietu radīšana, t. i., aptuveni 202 100 papildu darbvietu salīdzinājumā ar atsauces scenāriju. Visbeidzot, gaisa piesārņojuma samazināšana labvēlīgi ietekmē sabiedrības veselību (t. i., gaisa piesārņojuma ārējās izmaksas laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam samazinās aptuveni par 1,5 miljardiem EUR salīdzinājumā ar atsauces scenāriju).

Kopumā politikas risinājumi C1 un C2 laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam rada izmaksu pieaugumu par 20,3 miljardiem EUR (C1) un 14,6 miljardiem EUR (C2) salīdzinājumā ar atsauces scenāriju. Šīs izmaksas lielākoties nosaka reaktīvo dzinēju degvielas izmaksu pieaugums salīdzinājumā ar atsauces scenāriju, t. i., 103,5 miljardi EUR (C1) un 88,2 miljardi EUR (C2), izsakot pašreizējā vērtībā laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam. Degvielas izmaksu pieaugums atspoguļojas gaisa pārvadājumu cenās, kas saskaņā ar aplēsēm līdz 2050. gadam palielināsies aptuveni par 8,1–8,2 %. Augstākas gaisa pārvadājumu cenas izraisa nelielu kopējās pasažieru gaisa pārvadājumu aktivitātes samazinājumu salīdzinājumā ar atsauces scenāriju, tomēr 2050. gadā joprojām gaidāms pieaugums par 77 % salīdzinājumā ar 2015. gadu. Tas rada zemākas kapitāla un darbības izmaksas gaisa transportā salīdzinājumā ar atsauces scenāriju, t. i., par 84 miljardiem EUR (C1) un 74,5 miljardiem EUR (C2). Loģistikas papildu izmaksas veido 0,19 miljardus EUR (C1 un C2). Arī aviosabiedrību ziņošanas izmaksas palielinās par 0,34 miljardiem EUR (C1 un C2) salīdzinājumā ar atsauces scenāriju, izsakot pašreizējā vērtībā laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam. Tiek lēsts, ka SAF ražotājiem laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam jāinvestē aptuveni 10,4–10,5 miljardi EUR. Lai nodrošinātu vajadzīgo *SAF* ražošanas jaudu, ES līdz 2050. gadam ir jāuzbūvē 104 līdz 106 papildu *SAF* ražotnes.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Ar ierosināto regulu samazinot atbilstības nodrošināšanas izmaksas, tiek novērsts nevajadzīgs slogs ekonomikas dalībniekiem. Jo īpaši pirmajos piecos piemērošanas gados tā nodrošina zināmu elastīgumu tajā, kā aviācijas degvielas piegādātāji var izpildīt ilgtspējīgas aviācijas

degvielas piegādes pienākumu. Paredzams, ka tas samazinās loģistikas izmaksas un ļaus novērst ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmaksu pieaugumu. Tā kā aviācijas degviela veido ievērojamu daļu no gaisa kuģu ekspluatantu darbības izmaksām, ir gaidāma pozitīva ietekme uz to konkurētspēju.

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesībām.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Ietekme uz budžetu jo īpaši ir saistīta ar ziņojumu izskatīšanu un to ekonomikas dalībnieku atbilstības novērtēšanu, uz kuriem attiecas pienākumi, kā arī ar *EASA* ikgadējo ziņojumu Komisijai. Šī ietekme sīki izvērtēta tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā. IT izstrādes un iepirkuma izvēles iepriekš apstiprinās Eiropas Komisijas Informācijas tehnoloģiju un kiberdrošības padome.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ierosinātā regula ietver uzraudzības, ziņošanas un pārbaudes sistēmas, kas ļauj nodrošināt tās pareizu īstenošanu. Konkrēti, gaisa kuģu ekspluatantiem un degvielas piegādātājiem katru gadu būs jāsniedz ziņojumi. Šos ziņojumus verificēs neatkarīgas struktūras, un tiks veikts gaisa kuģu ekspluatantu un degvielas piegādātāju atbilstības novērtējums, kura mērķis būs noteikt, vai tie ir izpildījuši savus attiecīgos pienākumus. Turklāt *EASA* katru gadu sniegs ziņojumu Komisijai, jo sevišķi par ekonomikas dalībnieku atbilstību un aviācijas un ilgtspējīgu aviācijas degvielu tirgu statusu. Visbeidzot, Komisija vismaz reizi piecos gados pēc šīs regulas piemērošanas sākuma datuma ziņos Eiropas Parlamentam un Padomei par aviācijas degvielu tirgus attīstību un tā ietekmi uz Savienības aviācijas iekšējo tirgu, tajā skaitā par šīs regulas darbības jomas iespējamo paplašināšanu, attiecinot to uz citiem energoresursiem, un par iespējamu vajadzību pielāgot konkrētas ierosinātās regulas iezīmes.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Priekšlikuma 1. pantā ir aprakstīts ierosinātās regulas priekšmets, proti, regulā ir izklāstīti saskaņoti noteikumi, kuru mērķis ir saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības aviācijas iekšējā tirgū, vienlaikus mudinot gaisa kuģu ekspluatantus palielināt ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu un kāpinot ilgtspējīgu aviācijas degvielu izplatīšanu Savienības lidostās. 2. pantā ir norādīta regulas darbības joma. 3. pantā ir sniegtas vairākas regulā nozīmīgas definīcijas. 4. pantā ir noteikts aviācijas degvielas piegādātāju pienākums nodrošināt, ka visa aviācijas degviela, kas gaisa kuģu ekspluatantiem pieejama Savienības lidostās, satur ilgtspējīgas aviācijas degvielas minimālo īpatsvaru, ietverot sintētiskās degvielas minimālo īpatsvaru. 5. pantā ir noteikts gaisa kuģu ekspluatantu pienākums nodrošināt, ka attiecīgā Savienības lidostā uzpildītās aviācijas degvielas daudzums gadā ir vismaz 90 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas. 6. pantā ir noteikti Savienības lidostu pienākumi nodrošināt infrastruktūru, kas vajadzīga, lai gaisa kuģu ekspluatantiem atvieglotu piekļuvi aviācijas degvielām, kuras satur ilgtspējīgu aviācijas degvielu. 7. pantā ir noteikti gaisa kuģu ekspluatantu ziņošanas pienākumi. 8. pantā ir izklāstīti noteikumi par prasījumu

saistībā ar ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu, kas attiecas uz vairāk nekā vienu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmu. 9. pantā ir noteikti aviācijas degvielas piegādātāju ziņošanas pienākumi. 10. pantā ir paredzēti noteikumi par kompetentajām iestādēm, kas dalībvalstīm jāizraugās šīs regulas izpildes nodrošināšanai. 11. pantā ir izklāstīti noteikumi par administratīviem naudas sodiem. 12. pantā ir noteikts *EASA* pienākums publicēt ikgadēju tehnisko ziņojumu, kura pamatā ir gaisa kuģu ekspluatantu un degvielas piegādātāju ikgadējie ziņojumi. 13. pantā ir noteikts piecu gadu pārejas periods, kura laikā aviācijas degvielas piegādātāji drīkst piegādāt ilgtspējīgas aviācijas degvielas minimālo īpatsvaru kā vidējo rādītāju no visas aviācijas degvielas, ko tie minētajā pārskata periodā piegādājuši Savienības lidostās. 14. pantā noteikts, ka Komisijai vismaz reizi piecos gados jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par vairākiem šīs regulas piemērošanas aspektiem. 15. pantā ir noteikts regulas spēkā stāšanās datums. I pielikumā ir noteikts ilgtspējīgas aviācijas degvielas minimālais īpatsvars, tajā skaitā sintētiskās degvielas minimālais īpatsvars, no visas piegādājamās aviācijas degvielas, un II pielikumā ir dota veidne gaisa kuģu ekspluatantu ziņošanas pienākuma izpildei.

2021/0205 (COD)

Priekšlikums

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[8],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[9],

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.

(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 jāsagatavojas 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*),

[8] OV C [...], [...], [...]. lpp.
[9] OV C [...], [...], [...]. lpp.

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 vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecībā uz aviācijas degvielu, kas veido būtisku daļu no gaisa kuģu ekspluatantu izmaksām. Degvielas cenu svārstības var būtiski 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[10], 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, ilgtspējīgas aviācijas degvielas ir vienīgais risinājums, kas jau tuvākajā laikā ļautu īstenot būtisku

[10] 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.

dekarbonizāciju visā lidojumu diapazonā. Tomēr pašlaik šis potenciāls lielākoties paliek neizmantots.

(8) Ilgtspējīgas aviācijas degvielas ir šķidras tūlītējas savietojamības degvielas, kas ir pilnībā savstarpēji aizvietojamas ar tradicionālo aviācijas degvielu un savietojamas ar esošajiem gaisa kuģu dzinējiem. Pasaules mērogā izmantošanai civilajā vai militārajā aviācijā ir sertificēti vairāki ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanas paņēmieni. Ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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, ilgtspējīgas aviācijas degvielas varētu veicināt aromātisko savienojumu satura samazināšanu ekspluatantu izmantotajā galīgajā degvielā, tādējādi palīdzot samazināt citas emisijas papildus CO_2 emisijām. Paredzams, ka citas alternatīvas ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem, piemēram, elektroenerģija vai šķidrais ūdeņradis, pakāpeniski veicinās gaisa transporta dekarbonizāciju, sākot ar tuvsatiksmes lidojumiem.

(9) Pakāpeniska ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu ieviešana negatīvi ietekmē aviācijas nozares konkurētspēju.

(10) Pasaules līmenī ilgtspējīgas aviācijas degvielas reglamentē *ICAO*. Tā jo sevišķi nosaka sīki izstrādātas ilgtspējas, izsekojamības un uzskaites prasības, kas piemērojamas ilgtspējīgām aviācijas degvielām, kuras izmanto lidojumos, uz ko attiecas Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (*CORSIA*). Lai gan *CORSIA* ir iestrādāti stimuli un ilgtspējīgas aviācijas degvielas tiek uzskatītas par neatņemamu elementu starptautiskās aviācijas ilgtermiņa centienu mērķa ("Long-Term Aspiration Goal") īstenošanas iespēju izpētē, pašlaik nav obligātas sistēmas, kas attiektos uz ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu.

(11) ES līmenī vispārīgi noteikumi par atjaunīgajiem energoresursiem transporta nozarē ir izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001[11]. Šāds horizontāls starpnozaru tiesiskais regulējums līdz šim nav pietiekami efektīvi veicinājis gaisa transporta pāreju no fosilajām degvielām uz ilgtspējīgu aviācijas degvielu. 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, un vienlaikus tas ir pilnībā

[11] 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.).

integrēts Eiropas mēroga transporta tirgus, šāds tiesiskais regulējums būtu jāpapildina ar īpaši aviācijai paredzētiem pasākumiem, kas efektīvi veicinātu ilgtspējīgu aviācijas degvielu izvēršanu. Turklāt, transponējot Direktīvu (ES) 2018/2001 valstu mērogā, pastāv risks, ka gaisa transporta tirgū izveidotos būtiska sadrumstalotība, ja valstu noteikumos par ilgtspējīgām aviācijas degvielām tiktu noteikti ļoti atšķirīgi mērķrādītāji. Paredzams, ka tas vēl vairāk saasinātu ar vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem saistītās problēmas gaisa transporta nozarē.

(12) Tāpēc aviācijas iekšējā tirgus vajadzībām ir jāparedz vienoti noteikumi, kas papildinātu Direktīvu (ES) 2018/2001 un ļautu sasniegtu tās vispārējos mērķus, pievēršoties konkrētām vajadzībām un prasībām, kuras raksturīgas ES aviācijas iekšējam tirgum. Šīs regulas mērķis it 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.

(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 ES lidostās var pakāpeniski palielināt ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu piegādes mērķrādītāji. Šādi mērķrādītāji būtu rūpīgi jādefinē, ņemot vērā labi funkcionējoša gaisa transporta tirgus mērķus, nepieciešamību dekarbonizēt aviācijas nozari un ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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, 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. 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu izstrāde un izvēršana, kurām piemīt liels ilgtspējas potenciāls, komercgatavība un liels inovācijas un izaugsmes potenciāls. Tādējādi būtu jāatbalsta inovatīvu un konkurētspējīgu degvielu tirgu izveide un jānodrošina pietiekama ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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 vajadzētu atzīt ilgtspējīgas aviācijas degvielas, kas ražotas no Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikuma A un B daļā norādītajām izejvielām, kā arī sintētiskās aviācijas degvielas. Sevišķi būtiska nozīme ir ilgtspējīgām aviācijas degvielām, 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.

(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 nenozīmīgs 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 palēninašanās 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) Lai aviācijas un degvielu nozaru dalībniekiem nodrošinātu noteiktību par ilgtspējīgu aviācijas degvielu atbilstību saskaņā ar šo regulu, ir vajadzīgs vienots, skaidrs un stabils ilgtspējas satvars. Lai nodrošinātu saskaņotību ar citām saistītām ES politikas jomām, ilgtspējīgu aviācijas degvielu atbilstība būtu jānosaka saskaņā ar Direktīvas 2018/2001[12] 29. pantā noteiktajiem ilgtspējas kritērijiem.

(19) Ar šo regulu būtu jātiecas nodrošināt, ka gaisa kuģu ekspluatanti uz vienlīdzīgu iespēju pamata var konkurēt par piekļuvi ilgtspējīgām aviācijas degvielām. Lai novērstu gaisa pārvadājumu tirgus izkropļojumus, visās Savienības lidostās, uz kurām attiecas šī regula, būtu jāpiegādā vienāds ilgtspējīgu aviācijas degvielu minimālais īpatsvars. Lai gan tirgū var brīvi piegādāt un izlietot lielākus daudzumus ilgtspējīgas degvielas, šai regulai būtu jānodrošina, ka ilgtspējīgu aviācijas degvielu obligātais minimālais īpatsvars visās aptvertajās lidostās ir vienāds. Šī regula aizstāj visas prasības, kas tieši vai netieši noteiktas valsts vai reģionālā līmenī un kas gaisa kuģu ekspluatantiem liek izmantot vai aviācijas degvielas piegādātājiem — piegādāt ilgtspējīgas aviācijas degvielas un paredz mērķrādītājus, kuri atšķiras no šajā regulā noteiktajiem mērķrādītājiem. 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 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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. Turpmākas pārskatīšanas gaitā varētu apsvērt iespēju iekļaut šīs regulas darbības jomā citu veidu sintētiskās degvielas, piemēram, mazoglekļa sintētiskās degvielas, kas ļauj panākt lielu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu, ja šādas degvielas tiks definētas Atjaunīgo energoresursu direktīvā.

(20) Ir ļoti svarīgi nodrošināt, lai ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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. Ilgtspējīgu aviācijas degvielu piegādei būtu jākļūst obligātai no 2025. gada. Lai tirgū nodrošinātu juridisko noteiktību un paredzamību un pastāvīgi novirzītu investīcijas ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanas jaudas attīstīšanai, šīs regulas noteikumiem vajadzētu būt stabiliem ilgākā laikā.

(21) Līdz ar ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr

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, ņemot vērā nepieciešamo atbilstību degvielas drošuma noteikumiem. Šī prasība Savienībā veiktiem pārvadājumiem nodrošina vienādus nosacījumus, kas vienādi piemērojami gan Savienības, gan ārvalstu ekspluatantiem, vienlaikus nodrošinot augstu vides aizsardzības līmeni. Tā kā regulā nav noteikts ilgtspējīgu aviācijas degvielu maksimālais īpatsvars no visām aviācijas degvielām, aviosabiedrības un degvielas piegādātāji var īstenot vērienīgāku vidisko politiku, kas paredz ilgtspējīgu aviācijas degvielu plašāku izmantošanu un piegādi to vispārējā pārvadājumu tīklā, vienlaikus izvairoties no liekas degvielas uzpildes.

(22) Lai neradītu šķēršļus šādas ilgtspējīgas aviācijas degvielas izmantošanai, lidostām, uz kurām attiecas šī regula, būtu jānodrošina, ka ir ierīkota visa infrastruktūra, kas vajadzīga ilgtspējīgas aviācijas degvielas piegādei, uzglabāšanai un uzpildei. Vajadzības gadījumā Aģentūrai vajadzētu būt iespējai pieprasīt Savienības lidostai informāciju par pieejamo infrastruktūru, kas ļauj netraucēti izplatīt ilgtspējīgas aviācijas degvielas un gaisa kuģu ekspluatantiem uzpildīt šādas degvielas. Aģentūras uzdevums būtu lidostām un aviosabiedrībām nodrošināt vienotu kontaktpunktu gadījumā, ja ir vajadzīgi tehniski precizējumi par degvielas infrastruktūras pieejamību.

(23) Gaisa kuģu ekspluatantiem katru gadu būtu jāziņo Aģentūrai par iegādāto ilgtspējīgo aviācijas degvielu, kā arī par šīs degvielas raksturlielumiem. Būtu jāsniedz informācija par iegādāto ilgtspējīgo aviācijas degvielu raksturlielumiem, piemēram, cita starpā — izejvielu veidu un izcelsmi, pārveides paņēmienu 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 Aģentūrai uzraudzības un atbilstības novērtēšanas vajadzībām. 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu, piegādēm. Aģentūrai katru gadu būtu jāziņo Komisijai par to, kā gaisa kuģu ekspluatanti un aviācijas degvielas piegādātāji izpildījuši savus attiecīgos pienākumus saskaņā ar šo regulu. Ir svarīgi, lai Komisijai būtu skaidri redzams, cik lielā mērā panākta atbilstība šai regulai.

(26) Bez papildu procedūrām nav iespējams precīzi noteikt, vai gaisa kuģu ekspluatanti konkrētās Savienības lidostās ir faktiski fiziski uzpildījuši savu gaisa kuģu tvertnes ar ilgtspējīgām aviācijas degvielām noteiktā īpatsvarā. Tāpēc būtu jāļauj gaisa kuģu ekspluatantiem par ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu ziņot, pamatojoties uz iegādes dokumentāciju. Gaisa kuģu ekspluatantiem vajadzētu būt tiesīgiem saņemt no aviācijas degvielas piegādātāja informāciju, kas vajadzīga, lai ziņotu par ilgtspējīgas aviācijas degvielas iegādi.

(27) Ir ļoti svarīgi, lai gaisa kuģu ekspluatanti varētu iesniegt prasījumu saistībā ar ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu saskaņā ar siltumnīcefekta gāzu emisiju

samazināšanas sistēmām, piemēram, ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu vai *CORSIA,* atkarībā no to lidojumu maršruta. 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu partijas izmantošanu. Būtu jāprasa, lai degvielas piegādātāji bez maksas sniegtu gaisa kuģu ekspluatantiem visu informāciju par attiecīgajam gaisa kuģu ekspluatantam pārdotās ilgtspējīgās aviācijas degvielas 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 administratīvus naudas sodus, iestādēm būtu jāņem vērā aviācijas degvielas un ilgtspējīgas aviācijas degvielas cenu izmaiņas pārskata gadā.

(29) Sodi piegādātājiem, kuri nav izpildījuši šajā regulā noteiktos mērķrādītājus, būtu jāpapildina ar pienākumu nākamajā gadā piegādāt tirgū kvotas izpildei trūkstošo degvielas daudzumu.

(30) Šajā regulā būtu jāiekļauj noteikumi, kas paredz regulārus ziņojumus Eiropas Parlamentam un Padomei par aviācijas un degvielu tirgu attīstību, regulas galveno iezīmju, piemēram, ilgtspējīgu aviācijas degvielu minimālā īpatsvara, efektivitāti, administratīvo naudas sodu līmeni vai politikas norisēm ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanas jomā starptautiskā līmenī. Šie elementi ir svarīgi, lai nodrošinātu skaidru priekšstatu par stāvokli ilgtspējīgu aviācijas degvielu tirgū, un tie būtu jāņem vērā, apsverot šīs regulas pārskatīšanu.

(31) Lai aviācijas degvielas piegādātājiem, Savienības lidostām un gaisa kuģu ekspluatantiem dotu pietiekami daudz laika veikt vajadzīgās investīcijas tehnoloģijās un loģistikā, būtu jāparedz 5 gadu pārejas periods. Šajā posmā aviācijas degvielu, kas satur lielāku ilgtspējīgas aviācijas degvielas īpatsvaru, var izmantot, lai kompensētu mazāku ilgtspējīgu aviācijas degvielu īpatsvaru vai mazāku tradicionālās aviācijas degvielas pieejamību citās lidostās.

(32) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības gaisa transporta tirgū, vienlaikus palielinot ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

– "Savienības lidosta" ir lidosta, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK[13] 2. panta 2. 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;

– "gaisa kuģu ekspluatants" ir persona, kas pārskata periodā īstenojusi vismaz 729 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;

– "ilgtspējīgas aviācijas degvielas" ("*SAF*") ir tūlītējas savietojamības aviācijas degvielas, kuras ir vai nu sintētiskās aviācijas degvielas, vai modernas biodegvielas, kas definētas Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 34. punktā, vai biodegvielas, kas ražotas no minētās direktīvas IX pielikuma B daļā norādītajām izejvielām, un kuras atbilst minētās direktīvas 29. panta 2.–7. punktā noteiktajiem ilgtspējas un siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma kritērijiem un ir sertificētas saskaņā ar šīs direktīvas 30. pantu;

– "partija" ir ilgtspējīgu aviācijas degvielu daudzums, ko var identificēt ar numuru un izsekot;

– "aprites cikla emisijas" ir ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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 aviācijā izmantotas degvielas, kas ir nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas, kuras ir Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 36. punktā definētās "no atjaunojamiem energoresursiem ražotas nebioloģiskas izcelsmes degvielas";

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

– “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 aviācijas degvielas daudzums, kas pārskata periodā 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu.

4. pants

Savienības lidostās pieejamās ilgtspējīgās aviācijas degvielas īpatsvars

Aviācijas degvielas piegādātāji nodrošina, ka visa aviācijas degviela, kas gaisa kuģu ekspluatantiem pieejama katrā Savienības lidostā, satur ilgtspējīgas aviācijas degvielas minimālo īpatsvaru, tostarp sintētiskās aviācijas degvielas minimālo īpatsvaru, ievērojot I pielikumā noteiktās vērtības un piemērošanas datumus.

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

Aviācijas degvielas daudzumam, ko gadā attiecīgā Savienības lidostā uzpildījis attiecīgais gaisa kuģu ekspluatants, jābūt vismaz 90 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas.

6. pants

Savienības lidostu pienākumi nodrošināt infrastruktūru

Savienības lidostas veic vajadzīgos pasākumus, lai atvieglotu gaisa kuģu ekspluatantu piekļuvi aviācijas degvielām, kurās ir ilgtspējīgu aviācijas degvielu īpatsvars saskaņā ar I pielikumu, un nodrošina infrastruktūru, kas vajadzīga šādu degvielu piegādei, uzglabāšanai un uzpildei.

Ja gaisa kuģu ekspluatanti ziņo Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai (“Aģentūra”), ka attiecīgā Savienības lidostā pienācīgas lidostas infrastruktūras trūkuma dēļ ir grūtības

piekļūt aviācijas degvielām, kuras satur ilgtspējīgas aviācijas degvielas, Aģentūra var pieprasīt Savienības lidostai sniegt informāciju, kas vajadzīga, lai pierādītu atbilstību 1. punktam. Attiecīgā Savienības lidosta informāciju sniedz bez liekas kavēšanās.

Aģentūra novērtē saņemto informāciju un informē Komisiju, ja šāda informācija ļauj secināt, ka Savienības lidosta nepilda savus pienākumus. Savienības lidostas veic vajadzīgos pasākumus, lai 5 gadu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā vai pēc gada, kad tās pārsniedz vienu no 3. panta a) punktā definētajām robežvērtībām, konstatētu un novērstu pienācīgas lidostas infrastruktūras trūkumu.

7. pants

Gaisa kuģu ekspluatantu ziņošanas pienākumi

Līdz katra pārskata gada 31. martam gaisa kuģu ekspluatanti ziņo Aģentūrai šādu informāciju:

(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 ilgtspējīgas aviācijas degvielas daudzums, kas no aviācijas degvielas piegādātājiem iegādāts, lai veiktu lidojumus no Savienības lidostām, tonnās;

(e) par katru ilgtspējīgas aviācijas degvielas pirkumu — aviācijas degvielas piegādātāja nosaukums, iegādātais daudzums tonnās, pārveides tehnoloģija, ražošanā izmantoto izejvielu raksturlielumi un izcelsme un ilgtspējīgas aviācijas degvielas aprites cikla emisijas. Ja vienā pirkumā ir iekļautas ilgtspējīgas aviācijas degvielas ar atšķirīgiem raksturlielumiem, ziņojumā informāciju sniedz par katru ilgtspējīgas aviācijas degvielas 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[14] 14. un 15. pantā un Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2018/2067[15].

8. pants

Gaisa kuģu ekspluatanta prasījums saistībā ar ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu

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

[14] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā.

[15] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/2067 (2018. gada 19. decembris) par datu verifikāciju un verificētāju akreditāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (OV L 334, 31.12.2018., 94. lpp.).

(a) deklarāciju par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas sistēmām, kurās tie piedalās un saskaņā ar kurām var ziņot par ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu;

(b) deklarāciju, kas apliecina, ka tie nav ziņojuši par vienām un tām pašām ilgtspējīgu aviācijas degvielu partijām saskaņā ar vairāk kā vienu sistēmu.

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

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 ilgtspējīgas aviācijas degvielas daudzums un par katru ilgtspējīgas aviācijas degvielas veidu — c) apakšpunktā norādītā informācija;

(c) katra Savienības lidostās piegādātā ilgtspējīgas aviācijas degvielas veida aprites cikla emisijas, izejvielu izcelsme un pārveides process.

Aģentūrai ir piekļuve Savienības datubāzei, un tā 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 dalībvalstu kompetentajām iestādēm nosūta saskaņā ar 7. un 9. pantu saņemtos datus. Aģentūra kompetentajām iestādēm nosūta arī apkopotus datus par gaisa kuģu ekspluatantiem un aviācijas degvielu piegādātājiem, kuri ir attiecīgo iestāžu kompetencē saskaņā ar 3., 4. un 5. punktu.

(3) Kompetentās iestādes attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatantu nosaka saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 748/2009[16].

(4) Kompetentās iestādes attiecībā uz Savienības lidostām nosaka uz attiecīgās teritoriālās jurisdikcijas pamata.

(5) Kompetentās iestādes attiecībā uz aviācijas degvielas piegādātājiem nosaka atbilstīgi dalībvalstij, kurā tie veic uzņēmējdarbību.

[16] 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.

11. pants

Izpildes panākšana

(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 administratīvu 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 ilgtspējīgu aviācijas degvielu minimālo īpatsvaru, piemēro administratīvu naudas sodu. Minētais naudas sods ir vismaz divreiz lielāks par ilgtspējīgas aviācijas degvielas 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 administratīvu 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 administratīvos naudas sodus, kompetentā iestāde izskaidro metodiku, kura pielietota, lai noteiktu aviācijas degvielas, ilgtspējīgas aviācijas degvielas un sintētiskās aviācijas degvielas cenu Savienības tirgū, pamatojoties uz pārbaudāmiem un objektīviem kritērijiem.

(6) Dalībvalstis nodrošina, ka visi aviācijas degvielas piegādātāji, kuri attiecīgajā pārskata periodā ir uzkrājuši iztrūkumu saistībā ar 4. pantā noteikto pienākumu par ilgtspējīgu aviācijas degvielu 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 administratīvo naudas sodu iekasēšanu, dalībvalstu līmenī jāizveido vajadzīgā tiesiskā un administratīvā sistēma. Summu, kas iekasēta no minētajiem administratīvajiem naudas sodiem, dalībvalstis iemaksā zaļās pārkārtošanās investīciju fondā "InvestEU" kā papildinājumu ES galvojumam.

12. pants

Datu vākšana un publicēšana

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

(a) ilgtspējīgas aviācijas degvielas daudzums, ko gaisa kuģu ekspluatanti Savienības līmenī iegādājušies izmantošanai lidojumos no Savienības lidostas, kopumā un sadalījumā pa Savienības lidostām;

(b) ilgtspējīgas aviācijas degvielas un sintētiskās aviācijas degvielas daudzums, kas piegādāts Savienības līmenī, kopumā un sadalījumā pa Savienības lidostām;

(c) tirgus stāvoklis, ietverot informāciju par cenām, un ilgtspējīgas aviācijas degvielas ražošanas un izmantošanas tendences Savienībā;

(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 ilgtspējīgo aviācijas degvielu izcelsme un raksturlielumi, kuras gaisa kuģu ekspluatanti iegādājušies izmantošanai lidojumos no Savienības lidostām.

13. pants

Pārejas periods

Atkāpjoties no 4. panta, no 2025. gada 1. janvāra līdz 2029. gada 31. decembrim katrā pārskata periodā aviācijas degvielas piegādātājs var piegādāt I pielikumā noteikto ilgtspējīgas aviācijas degvielas minimālo īpatsvaru kā svērto vidējo no visa aviācijas degvielas daudzuma, ko tas minētajā pārskata periodā piegādājis Savienības lidostās kopumā.

14. pants

Ziņošana un izskatīšana

Līdz 2028. 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, kā arī par 4. pantā un I pielikumā noteikto minimālo īpatsvaru iespējamo pārskatīšanu un administratīvo naudas sodu apmēru. Ziņojumā iekļauj informāciju par iespējama politikas satvara izstrādi *ICAO* līmenī ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanai, ja tāda informācija ir pieejama. Ziņojumā arī sniedz informāciju par aviācijas nozares pētniecības un inovācijas tehnoloģiskajiem sasniegumiem ilgtspējīgu aviācijas degvielu jomā, tostarp tādu emisiju samazināšanā, kas nav CO_2emisijas. Ziņojumā var paust apsvērumus par to, vai šī regula būtu jāgroza, un vajadzības gadījumā ieteikt grozījumu variantus atbilstīgi iespējamam politikas satvaram ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanai, kas izstrādāts *ICAO* līmenī.

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 –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*