C/2024/5997

9.10.2024.

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Skaidrojošas pamatnostādnes par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/2405 par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (*ReFuelEU Aviation*) 5. pantā minēto atbrīvojumu piemērošanu

(C/2024/5997)

SATURA RĀDĪTĀJS

Lappuse

1. Ievads ... 3
2. *RFEUA* 5. panta darbības joma: uzpildes pienākums gaisa kuģu ekspluatantiem ... 4
   - 2.1. Uz ko attiecas *RFEUA* 5. panta 1. punkta pienākums, un kādi lidojumi ir tā darbības jomā? ... 4
   - 2.2. Ko ietver *RFEUA* 5. panta 1. punktā paredzētais juridiskais pienākums? ... 5
   - 2.3. Kad un kur gaisa kuģa ekspluatantam ir jāuzpilda degviela? ... 6
   - 2.4. Vai trešo valstu gaisa kuģu ekspluatantiem ir pienākums uzpildīt degvielu saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 1. punktu? ... 6
   - 2.5. Kāda ir Savienības lidostas vadības dienesta loma? ... 7
3. Atbrīvojumi no uzpildes pienākuma ... 7
4. *RFEUA* 5. panta 2. punkts: Savienības izlidošanas lidostā uzpildītās degvielas daudzums ir mazāks par prasītajiem 90 % drošības apsvērumu dēļ ... 7
   - 4.1. Degvielas uzpildes pienākuma neizpilde. Ietekme uz gada ziņojumiem, kas jāsniedz saskaņā ar *RFEUA* 8. pantu[0] ... 8
   - 4.2. Tādu gadījumu piemēri, kuros aviācijas degvielas uzpilde nepieciešama, lai nodrošinātu atbilstību degvielas drošības noteikumiem, un apliecinošo dokumentu (pamatojumu) piemēri ... 9
   - 4.3. Cik ilgi gaisa kuģa ekspluatantam būtu jāglabā pamatojošie dokumenti? ... 11
   - 4.4. Apsvērumi, kas saistīti ar rezerves lidostas un diskrecionārās degvielas izvēli ... 11
5. *RFEUA* 5. panta 3. punkts: pagaidu atbrīvojumi no degvielas uzpildes pienākuma ... 12
   - 5.1. Pirmais nosacījums: attāluma prasība ... 12
   - 5.2. Otrais nosacījums: prasības, kas noteiktas 5. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā ... 13
     - 5.2.1. *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) apakšpunkts: nopietnas un atkārtotas ekspluatācijas grūtības un nepieņemams laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam ... 13
     - 5.2.2. Regulas 5. panta 3. punkta b) apakšpunkts: strukturālas degvielas piegādes grūtības, kas izriet no ģeogrāfiskajām iezīmēm ... 15
6. Kompetentā iestāde *RFEUA* 5. panta vajadzībām ... 18
   - 6.1. Iestāžu loma *RFEUA* 5. panta 2. un 3. punkta vajadzībām ... 18
   - 6.2. Kas ir kompetentā iestāde degvielas uzpildes pienākuma izpildes panākšanai un naudas sodu uzlikšanai? ... 18
7. Sadarbība starp iestādēm ... 20
8. Atbrīvojuma pieprasīšanas process saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktu un Komisijas loma 21
   - 8.1. Atbrīvojuma ilgums un tā pagarināšana ... 21
   - 8.2. Kad būtu jāiesniedz pieprasījums kompetentajai iestādei? ... 21
   - 8.3. Kompetentā iestāde var pieprasīt papildu informāciju ... 21
   - 8.4. Kompetentās iestādes lēmums (*RFEUA* 5. panta 6. punkts) ... 21
   - 8.5. Kad sāk piemērot valsts lēmumu? ... 22

8.6. Komisijas loma 22
8.6.1. Atbrīvojumu saraksta publicēšana 22
8.6.2. Sūdzības par piešķirtiem atbrīvojumiem 22

1. **IEVADS**

Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 18. oktobra Regulas (ES) 2023/2405 par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam ("regula" jeb "*RFEUA*") ([1]) mērķis ir nodrošināt, ka Eiropas Savienības (ES) gaisa transports sasniedz Savienības 2030. un 2050. gada klimata mērķrādītājus, un tai ir būtiska nozīme Eiropas Klimata akta ([2]) īstenošanā un tai pašā laikā arī vienlīdzīgu konkurences apstākļu saglabāšanā iekšējā tirgū. Minētā regula paredz saskaņotus noteikumus par ilgtspējīgu aviācijas degvielu (*SAF*) piegādi un izmantošanu Savienībā. Aviācijas degvielas piegādātājiem ir jānodrošina aviācijas tirgum aizvien lielāki ilgtspējīgu aviācijas degvielu un sintētisko aviācijas degvielu minimālie īpatsvari. Lidostu vadības dienestiem ir pienākums atvieglot piekļuvi *SAF*. Gaisa kuģu ekspluatantiem, kas veic lidojumus no Savienības lidostām, ir jāuzpilda aviācijas degviela, kura vajadzīga visam lidojumam, izvairoties no pārmērīgām emisijām, kas saistītas ar papildu svaru, un līdz minimumam samazinot oglekļa emisiju pārvirzes risku, kuru rada liekas degvielas uzpildes prakse ([3]).

Regulā ir noteikti gaisa kuģu ekspluatantu un degvielas piegādātāju ziņošanas un datu vākšanas pienākumi attiecībā pret kompetentajām iestādēm un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (*EASA*). Tajā ir paredzēti arī noteikumi par tādu kompetento iestāžu izraudzīšanos dalībvalstīs, kas īstenos un regulu un panāks tās izpildi, un prasība paredzēt iedarbīgus, samērīgus un atturošus sodus neatbilstības gadījumā.

Kā paskaidrots regulas 5. un 28. apsvērumā, liekas degvielas uzpildes prakse nav ilgtspējīga un no tās būtu jāizvairās, jo tā apdraud Savienības centienus samazināt transporta ietekmi uz vidi. Šāda prakse būtu pretrunā aviācijas dekarbonizācijas mērķiem, jo gaisa kuģu masas palielināšana palielinātu degvielas patēriņu un ar to saistītās emisijas (gan CO_2 emisijas, gan tādas emisijas, kas nav CO_2) konkrētā lidojumā. Tāpēc *RFEUA* 5. pantā gaisa kuģu ekspluatantiem ir noteikts pienākums uzpildīt degvielu attiecīgajā Savienības lidostā pirms izlidošanas.

Liekas degvielas uzpildes prakse varētu apdraudēt vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Šajā sakarā *RFEUA* 5. pants attiecas gan uz ES, gan trešo valstu gaisa kuģu ekspluatantiem visā ES. *RFEUA* 5. panta galīgais mērķis ir izvairīties no ES gaisa transporta tirgus sadrumstalotības, novērst izkropļojumus un negodīgu praksi, proti, izvairīšanos no izmaksām saistībā ar gaisa kuģu ekspluatantu veikto uzpildi, un veicināt atteikšanos no fosilajām degvielām. Tāpēc 5. pantā noteiktais uzpildes pienākums ir svarīgs *RFEUA* komponents.

Gaisa kuģa ekspluatants izņēmuma kārtā un pienācīgi pamatotos gadījumos var uzpildīt mazāk par *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteikto robežvērtību, ja tas nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem. Turklāt pienācīgi pamatotos gadījumos tas var arī pieprasīt kompetentajai iestādei (vai iestādēm) pagaidu atbrīvojumu no uzpildes pienākuma. *RFEUA* 5. panta 3. punktā ir paredzēti nosacījumi, kas jāizpilda, lai pieprasītu šādu atbrīvojumu.

Saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 11. punktu Komisija ir pilnvarota pieņemt pamatnostādnes par *RFEUA* 5. pantā minēto atbrīvojumu piemērošanu. Šādās pamatnostādnēs ir jāiekļauj elementi, kas gaisa kuģa ekspluatantam jāsniedz, lai pamatotu minētos atbrīvojumus.

Šajās skaidrojošajās pamatnostādnēs sniegta Komisijas interpretācija par *RFEUA* 5. panta 2. un 3. punktā minēto atbrīvojumu piemērošanu. To mērķis ir palīdzēt dalībvalstu iestādēm izlemt, vai pieprasījumi piešķirt atbrīvojumus būtu jāapstiprina. Tām būtu arī jāpalīdz nodrošināt konsekventāku regulas piemērošanu un izpildes panākšanu. Lai nodrošinātu *RFEUA* 5. pantā noteikto atbrīvojumu konsekventu piemērošanu visā ES, jautājumus par attiecīgā tiesiskā regulējuma interpretāciju un piemērošanu ar *EASA* atbalstu var apspriest Komisijas ekspertu grupā ilgtspējīgas aviācijas jautājumos (E03118/2) ([4]). Autoritatīva Savienības tiesību aktu interpretācija ir vienīgi Eiropas Savienības Tiesas kompetencē.

([1]) OV L, 2023/2405, 31.10.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

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

([3]) Liekas degvielas uzpilde ir prakse, kad gaisa kuģis pārvadā vairāk degvielas, nekā vajadzīgs lidojumam, ar mērķi samazināt degvielas uzpildes apjomu galamērķa lidostā vai izvairīties no tās.

([4]) Apakšgrupa ilgtspējīgas aviācijas jautājumos (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=lv&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. *RFEUA* 5. PANTA DARBĪBAS JOMA: UZPILDES PIENĀKUMS GAISA KUĢU EKSPLUATANTIEM

RFEUA 5. panta 1. punktā noteikts, ka gaisa kuģu ekspluatantiem ir jāuzpilda *vismaz 90 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas* katrā Savienības izlidošanas lidostā, no kuras tie veic komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus.

Šā noteikuma mērķis ir nodrošināt, ka aviācijas degvielas daudzums, kas uzpildīts pirms izlidošanas no attiecīgās Savienības lidostas, ir samērīgs ar aviācijas degvielas daudzumu, kurš vajadzīgs, lai gada laikā veiktu lidojumus no minētās Savienības lidostas.

Lai sasniegtu 5. panta mērķi attiecībā uz pienākumu uzpildīt degvielu Savienības izlidošanas lidostā, attiecīgajiem aviācijas nozares dalībniekiem, proti, Savienības lidostu vadības dienestiem, gaisa kuģu ekspluatantiem, degvielas ražotājiem, aviācijas degvielas piegādātājiem un degvielas uzpildes operatoriem, būtu jāsadarbojas, lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju, līdz minimumam samazinot darbības grūtības.

2.1. **Uz ko attiecas *RFEUA* 5. panta 1. punkta pienākums, un kādi lidojumi ir tā darbības jomā?**

Visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, uz kuriem attiecas *RFEUA* darbības joma, ir juridisks pienākums, veicot lidojumus no Savienības lidostas, ievērot pienākumu uzpildīt degvielu saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 1. punktu. *RFEUA* 3. panta 3. punktā "gaisa kuģa ekspluatants" ir definēts kā "persona, kas iepriekšējā pārskata periodā īstenojusi ([5]) vismaz 500 komerciālu pasažieru gaisa pārvadājumu lidojumus vai 52 komerciālu kravas gaisa pārvadājumu lidojumus no Savienības lidostām, vai gadījumā, ja šo personu nav iespējams identificēt, gaisa kuģa īpašnieks".

Gaisa kuģa ekspluatantu identificē ar izsaukuma signālu, ko izmanto gaisa satiksmes vadībai un kas noteikts lidojuma veikšanas plānā (gaisa kuģa identifikācija). Izsaukuma signāls ir šāds:

a) ja lidojuma veikšanas plānā ir gaisa kuģu ekspluatācijas aģentūras *ICAO* apzīmējums, tad unikālais gaisa kuģa ekspluatants ir gaisa kuģu ekspluatācijas aģentūra, kurai piešķirts minētais *ICAO* apzīmējums ([6]);

b) ja lidojuma veikšanas plānā ir gaisa kuģa valstspiederība vai kopēja zīme un reģistrācijas zīme, kas ir skaidri norādīta gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) vai līdzvērtīgā dokumentā, vai dokumentā, kuru izdevusi valsts un kurš identificē gaisa kuģa ekspluatantu, tad unikālais gaisa kuģa ekspluatants ir juridiskā vai fiziskā persona, kam ir attiecīgā *AOC* (vai tās ekvivalents) vai kas ir norādīta attiecīgajā dokumentā;

c) ja gaisa kuģa ekspluatantu nevar identificēt, par gaisa kuģa ekspluatantu uzskata gaisa kuģa īpašnieku.

Saskaņā ar *RFEUA* 2. panta 1. punkta otro daļu tās 5. panta 1. punktu piemēro gaisa kuģiem, kas iesaistīti civilajā aviācijā un veic komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus. Regulas 3. panta 4. punktā "komerciālu gaisa pārvadājumu lidojums" ir definēts kā "lidojums, ko veic, lai par atlīdzību vai nomas maksu pārvadātu pasažierus, kravu vai pastu, tostarp komerciālos nolūkos veikts darījumu aviācijas lidojums".

Saskaņā ar līgumiem par nomāšanu ar apkalpi gaisa kuģi ekspluatē iznomātājs (gaisa kuģa īpašnieks), kas būtībā joprojām ir atbildīgs par gaisa kuģa stāvokli un apkopi, par labu nomniekam (subjektam, kurš nomā gaisa kuģi), kas saglabā faktisko kontroli pār lidojumu. Tāpēc tiek pieņemts, ka nomnieks ir gaisa kuģa ekspluatants attiecīgajā lidojumā un ka lidojuma plānā būs ietverts nomnieka *ICAO* apzīmējums.

Saskaņā ar līgumu par nomāšanu bez apkalpes gaisa kuģi ekspluatē nomnieks saskaņā ar savu *AOC* un gaisa kuģa kontrole faktiski tiek nodota nomniekam. Tāpēc tiek pieņemts, ka nomnieks ir gaisa kuģa ekspluatants un ka lidojuma plānā vajadzētu būt norādītam nomnieka *ICAO* apzīmējumam.

([5]) Lidojuma īstenošanas jēdziens būtu jāsaprot ekonomiskā nozīmē. Tas nozīmē, ka "persona", kas minēta "gaisa kuģa ekspluatanta" definīcijā, nav, piemēram, pilots, kurš veic lidojumu ar gaisa kuģi juridiskas personas vārdā.

([6]) *ICAO* apzīmējumi ir iekļauti dokumentā Nr. 8585 *Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services* ("Gaisa kuģu ekspluatācijas aģentūru, aeronavigācijas iestāžu un dienestu apzīmējumi").

Šī regula neattiecas uz militārās aviācijas gaisa kuģiem un lidojumiem, kas paredzēti tikai humanitāriem, brīvprātīgas vai piespiedu repatriācijas un atgriešanas ([7]), arī atpakaļuzņemšanas, nolūkiem, meklēšanas, glābšanas, katastrofu seku likvidēšanas vai medicīniskiem nolūkiem, kā arī muitas, policijas un ugunsdzēsības operācijām. No darbības jomas ir izslēgti arī valsts lidojumi, kuros pārvadā trešo valstu vadītājus, valdību vadītājus un valdību ministrus. Tāpat ir izslēgti mācību lidojumi (ja tie ir nekomerciāli) un cirkulārie lidojumi (izlidošana un ielidošana vienā un tajā pašā lidostā bez starpnosēšanās). Iemesls šo lidojumu izslēgšanai ir tas, ka tos īsteno ārkārtas apstākļos, kurus ne vienmēr var plānot tāpat kā standarta komerciālu gaisa pārvadājumu lidojumus, un tāpēc attiecībā uz tiem ne vienmēr ir iespējams izpildīt šajā noteikumā paredzētos pienākumus (sk. *RFEUA* 17. apsvērumu). Praksē izslēgtos lidojumus var identificēt, izmantojot Eirokontroles Centrālā maršruta maksājumu biroja (*CRCO*) atbrīvojuma kodu un/vai lidojuma identifikācijas lauku lidojuma veikšanas plānā.

Apkopes, pārvietošanas vai pārtransportēšanas lidojumi ir iekļauti *RFEUA* 5. panta 1. punkta darbības jomā, ciktāl tos uzskata par darbībām, kas saistītas ar gaisa kuģa ekspluatanta komercdarbību. Piemēram, ir izslēgti pārvietošanas un pārtransportēšanas lidojumi, kas saistīti ar meklēšanu un glābšanu. Lidojumi, ko īsteno saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām ("*PSO* lidojumi"), ir *RFEUA* darbības jomā.

Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, *RFEUA* aptver pēc iespējas vairāk komerciālās gaisa satiksmes visā ES aviācijas tirgū. Tāpēc *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteiktais pienākums attiecas uz visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas īstenojuši vismaz 500 komerciālu pasažieru gaisa pārvadājumu lidojumus vai 52 komerciālu kravas gaisa pārvadājumu lidojumus. Tomēr *RFEUA* ļauj gaisa kuģu ekspluatantiem sasniegt vērienīgākus mērķus, atļaujot tiem iesaistīties un uzņemties regulā paredzētos pienākumus saskaņā ar *RFEUA* 2. panta 3. punktu, kurā šim nolūkam ir paredzēts juridiskais pamats un procedūra.

Komisija ar Eirokontroles palīdzību un sadarbībā ar dalībvalstīm sagatavo un savā tīmekļvietnē publicē ik gadu atjauninātu sarakstu, kurā norāda *RFEUA* darbības jomā esošos gaisa kuģu ekspluatantus un to attiecīgo sadalījumu pa atbildīgajām dalībvalstīm ([8]).

2.2. **Ko ietver *RFEUA* 5. panta 1. punktā paredzētais juridiskais pienākums?**

RFEUA 5. panta 1. punktā noteiktā 90 % uzpildes robežvērtība attiecas uz "gadā vajadzīgo aviācijas degvielu". *RFEUA* 3. panta 24. punktā tas definēts kā aviācijas degvielas daudzums, ko Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikumā dēvē par "lidojuma degvielu" un "degvielu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes" ([9]). Gaisa kuģa ekspluatants attiecīgajā Savienības lidostā uzpilda vismaz 90 % no gadā vajadzīgās degvielas daudzuma (t. i., lidojumam un manevrēšanai uz zemes pacelšanās nolūkā), kas nepieciešams, lai pārskata periodā (t. i., laikposmā no 1. janvāra līdz 31. decembrim gadā pirms pārskata gada) no attiecīgās Savienības lidostas īstenotu visus lidojumus, uz kuriem attiecas *RFEUA*.

RFEUA 8. pantā un II pielikumā noteiktie ziņošanas pienākumi attiecas uz kopējo degvielas daudzumu, kas gadā plānots visiem lidojumiem no attiecīgās Savienības lidostas, un uz šiem lidojumiem uzpildītās degvielas kopējo daudzumu gadā. Atkarībā no gaisa kuģa ekspluatanta piemērotajiem procesiem uzpildīto degvielas daudzumu var pierādīt dažādos veidos (piemēram, i) degvielas piegādātāja rēķini par degvielu; ii) starpība starp degvielas daudzumu ielidošanas brīdī Savienības lidostā (nobloķēšana) un degvielas daudzumu izlidošanas brīdī no minētās Savienības lidostas (atbloķēšana) un iii) informācija, kas izgūta no tādiem avotiem kā gaisa kuģa borta žurnāls, tehniskais žurnāls un lidojuma veikšanas plāns).

Pienākums uzpildīt degvielu Savienības izlidošanas lidostā attiecas uz "aviācijas degvielu". *RFEUA* 3. panta 6. punktā "aviācijas degviela" ir definēta kā analoģiskā degviela, kas ražota tiešai izmantošanai gaisa kuģī. Citiem vārdiem sakot, pienākums uzpildīt degvielu attiecas uz visām aviācijai pieejamajām degvielām, arī tradicionālajām aviācijas degvielām.

([7]) ES migrācijas un patvēruma politikas tiesību aktu nozīmē.

([8]) Sk. *RFEUA* darbības jomā esošo gaisa kuģu ekspluatantu sarakstu MOVE ĢD tīmekļvietnē (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) Sīkāku informāciju sk. CAT.OP.MPA.181. punktā "Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – lidmašīnām".

Gaisa kuģa ekspluatantam, kas nav pienācīgi pamatojis neatbilstību prasībai uzpildīt vismaz 90 % no "gadā vajadzīgās aviācijas degvielas" saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 2. un 3. punktu, piemēro naudas sodu. Šo naudas sodu piemēro dalībvalstu iestādes saskaņā ar *RFEUA* 12. panta 2. punktu. Tomēr šādu gaisa kuģa ekspluatantu var atbrīvot no naudas soda, ja tas var pierādīt, ka tā 5. pantā noteikto pienākumu neizpildi ir izraisījuši ārkārtēji un neparedzami apstākļi ārpus tā kontroles, no kuru sekām nebūtu bijis iespējams izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi saprātīgie pasākumi.

2.3. **Kad un kur gaisa kuģa ekspluatantam ir jāuzpilda degviela?**

RFEUA darbības jomā esošam gaisa kuģa ekspluatantam degviela jāuzpilda, veicot lidojumus no Savienības lidostas (t. i., Savienības izlidošanas lidostā).

RFEUA 3. panta 1. punktā "Savienības lidosta" ir definēta kā lidosta, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK par lidostas maksām 2. pantā. Minētajā direktīvā "lidosta" ir definēta kā "jebkura zemes platība, kas ir īpaši ierīkota, lai nodrošinātu gaisakuģu nolaišanos, pacelšanos un manevrēšanu, tostarp palīgiekārtas, kas ir saistītas ar minētajām darbībām atbilstīgi gaisa satiksmes un pakalpojumu prasībām, tai skaitā iekārtas, kas nepieciešamas komerciālo gaisa pārvadājumu pakalpojumu veikšanai" ([10]).

RFEUA darbības jomā esošās Savienības lidostas ir lidostas, kurās pasažieru pārvadājumu apjoms iepriekšējā pārskata periodā pārsniedza 800 000 pasažieru vai kurās kravu pārvadājumu apjoms iepriekšējā pārskata periodā pārsniedza 100 000 tonnas. Šī robežvērtība ir noteikta, lai izvairītos no nevajadzīga sloga uzlikšanas gaisa pārvadājumu darbībām mazās lidostās.

Lidostas, kas atrodas kādā no tālākajiem reģioniem, kuri uzskaitīti LESD 349. pantā, t. i., Gvadelupā, Francijas Gviānā, Martinikā, Majotā, Reinjonā, Senmartēnā, Azoru salās, Madeirā un Kanāriju salās, nav *RFEUA* 5. panta darbības jomā.

Dalībvalstis var rīkoties vērienīgāk un nolemt, ka uz lidostu, kas atrodas to teritorijā un nesasniedz prasīto robežvērtību un/vai atrodas tālākajā reģionā, tomēr attiecas *RFEUA*. Arī lidostas vadības dienests var izvēlēties iekļaut savā pārvaldībā esošu lidostu un uzskatīt to par Savienības lidostu, uz to attiecinot *RFEUA*; šajā saistībā ir jāiesniedz pieprasījums attiecīgajām kompetentajām iestādēm. Savā pieprasījumā lidostas vadības dienestam ir jāpierāda, ka kandidātlidosta atbilst *RFEUA* 6. panta 1. punktā noteiktajām prasībām. Attiecīgais juridiskais pamats un procedūra ir izklāstīti *RFEUA* 2. panta 2. punktā.

Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm sagatavo *RFEUA* darbības jomā esošo Savienības lidostu sarakstu. Šo sarakstu atjaunina katru gadu ([11]).

2.4. **Vai trešo valstu gaisa kuģu ekspluatantiem ir pienākums uzpildīt degvielu saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 1. punktu?**

Kā paskaidrots 2.3. iedaļā, pienākums uzpildīt vismaz 90 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas attiecas uz Savienības izlidošanas lidostu. Tāpēc trešās valsts gaisa kuģa ekspluatantam, veicot lidojumus no Savienības lidostas, ir piemērojams *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteiktais pienākums, ja tas iepriekšējā pārskata periodā ir īstenojis 500 komerciālu pasažieru gaisa pārvadājumu lidojumus vai 52 komerciālu kravas gaisa pārvadājumu lidojumus no Savienības lidostām. Praksē tas nozīmē, ka trešās valsts gaisa kuģa ekspluatantam ir jāuzpilda 90 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas izlidošanai no Savienības lidostām un ka tas jādara Savienības lidostās, no kurām tas veic lidojumus.

Trešās valsts gaisa kuģa ekspluatantam, kas nepilda 5. pantā noteiktos pienākumus, piemēro naudas sodu, kuru uzliek dalībvalsts kompetentā iestāde (sk. *RFEUA* 12. panta 2. punktu), ja vien šāda neizpilde nav pienācīgi pamatota saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 2. vai 3. punktu vai ja vien to nav izraisījuši ārkārtēji un neparedzami apstākļi, kā noteikts *RFEUA* 12. panta 2. punkta trešajā teikumā.

([10]) 2. panta 1. punkts, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām (Lidostas maksu direktīva) (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.).

([11]) Sk. *RFEUA* darbības jomā esošo Savienības lidostu sarakstu MOVE ĢD tīmekļvietnē (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Kāda ir Savienības lidostas vadības dienesta loma?**

Regulas darbības jomā esošajiem Savienības lidostu vadības dienestiem ir būtiska nozīme gaisa kuģu ekspluatantu degvielas uzpildes pienākuma izpildes veicināšanā. Šajā sakarā Savienības lidostas vadības dienestam būtu jāplāno cilvēkresursi un infrastruktūras resursi (piemēram, pietiekams un kvalificēts personāls, cisternu ietilpība un degvielas padeve, uzpildes kravas automobiļi, hidrantu sistēmas u. c.), kas vajadzīgi, lai gaisa kuģu ekspluatantiem palīdzētu nodrošināt atbilstību *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteiktajam pienākumam.

Tomēr jāatzīmē, ka dažām lidostām (piemēram, tām, kas atrodas salās) to ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ var nebūt vajadzīgās infrastruktūras un/vai aviācijas degvielas piegādes un tāpēc tās var nespēt veicināt atkārtotu aviācijas degvielas uzpildi lidostā tādā pašā mērā kā citas lidostas ar lielākiem resursiem. Tāpēc gaisa kuģu ekspluatanti īpašos apstākļos, kas noteikti *RFEUA* 5. panta 3. punktā, var lūgt pagaidu atbrīvojumus no uzpildes pienākumiem attiecībā uz konkrētiem maršrutiem, kuri veido savienojumus ar lidostām, kas atrodas salās bez dzelzceļa vai autoceļu savienojumiem ar Savienības lidostu.

3. **ATBRĪVOJUMI NO UZPILDES PIENĀKUMA**

RFEUA 5. panta 2. punkts atļauj gaisa kuģa ekspluatantam uzpildīt mazāk par uzpildes pienākuma noteikto robežvērtību, ja tas ir pienācīgi pamatoti, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem, t. i., Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 ([12]). Šajā sakarā bez gaisa kuģa ekspluatanta iejaukšanās ir jāievēro gaisa kuģa komandieru lēmums par galīgo degvielas uzpildi pirms izlidošanas no Savienības lidostas ([13]) (sīkāku informāciju sk. 4. iedaļā). Par atbrīvojumiem, kas pamatoti saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 2. punktu, *ex post* ziņo gada ziņojumā, ko gaisa kuģa ekspluatants iesniedz, kā noteikts *RFEUA* 8. pantā.

Citi atbrīvojumi no *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteiktajiem uzpildes pienākumiem attiecas tikai uz divām situācijām, kas paredzētas *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā, un par tiem kompetentajai iestādei ir jāsaņem iepriekšējs pamatots un detalizēts pieprasījums. Šos atbrīvojumus pieprasa *ex ante*; sīkāku informāciju sk. 5. un 8. iedaļā. Pirmā iespēja saņemt atbrīvojumu no 5. panta 1. punkta attiecas tikai uz konkrētiem maršrutiem no Savienības lidostām un uz konkrētām situācijām, t. i., nopietnām un atkārtotām ekspluatācijas grūtībām, kas saistītas ar gaisa kuģu uzpildi konkrētā Savienības lidostā un kas neļauj gaisa kuģu ekspluatantiem veikt tūlītējas atgriešanās lidojumus pieņemamā laikā. Otrā iespēja attiecas uz strukturālām degvielas piegādes grūtībām, kas izriet no konkrētas Savienības lidostas ģeogrāfiskajām iezīmēm, kā rezultātā aviācijas degvielas cenas ir ievērojami augstākas un attiecīgajam gaisa kuģa ekspluatantam tiek radīti ievērojami neizdevīgāki konkurences apstākļi salīdzinājumā ar tirgus apstākļiem citās Savienības lidostās ar līdzīgām konkurences iezīmēm.

4. ***RFEUA* 5. PANTA 2. PUNKTS: SAVIENĪBAS IZLIDOŠANAS LIDOSTĀ UZPILDĪTĀS DEGVIELAS DAUDZUMS IR MAZĀKS PAR PRASĪTAJIEM 90 % DROŠĪBAS APSVĒRUMU DĒĻ**

RFEUA 5. panta 2. punktā ir noteikts, ka gaisa kuģa ekspluatants Savienības izlidošanas lidostā var uzpildīt mazāk par robežvērtību – 90 % no "gadā vajadzīgās aviācijas degvielas" (t. i., degvielas, kas vajadzīga lidojumam un manevrēšanai uz zemes pacelšanās nolūkā) –, ja tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem. Šajā noteikumā ir ņemta vērā nepieciešamība nodrošināt atbilstību, piemēram, Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 ([14]), konkrētāk, tās IV pielikuma drošības noteikumiem: CAT.OP.MPA.180., CAT.OP.MPA.181., CAT.OP.MPA.182. un CAT.OP.MPA.260. punktam un attiecīgā gadījumā CAT.OP.MPA.185. punktam par degvielas pārvaldību un plānošanu lidojuma laikā. *EASA* izstrādātajos pieņemamajos līdzekļos atbilstības panākšanai (*AMC*) un norādījumos (*GM*), kas attiecas uz Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju IV pielikumu "Komerciālie gaisa pārvadājumi" (*part-CAT*), ir sniegta sīkāka informācija par minētajiem noteikumiem ([15]).

([12]) 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.).

([13]) CAT.OP.MPA.181. punkta c) apakšpunkta 8. punkts: "diskrecionāra degviela, ja to prasa gaisa kuģa komandieris", Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma B apakšdaļa.

([14]) 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.).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Sīkāka informācija par iespējamajiem pamatojumiem, kāpēc drošības apsvērumu dēļ nav sasniegta uzpildes robežvērtība (kā arī nepieciešamajiem apliecinošajiem pierādījumiem), ir atrodama 4.1.-4.4. iedaļā.

4.1. **Degvielas uzpildes pienākuma neizpilde. Ietekme uz gada ziņojumiem, kas jāsniedz saskaņā ar *RFEUA* 8. pantu** ([16])

Gadījumi, kad gaisa kuģa ekspluatants neizpilda pienākumu uzpildīt 90 % no "gadā vajadzīgās aviācijas degvielas" (lidojumam un manevrēšanai uz zemes pacelšanās nolūkā) Savienības izlidošanas lidostā, ir pienācīgi jāpamato kompetentajai iestādei vai iestādēm, kas atbild par attiecīgo Savienības lidostu, kurā gaisa kuģa ekspluatants nesasniedz 90 % robežvērtību, un *EASA*.

Konkrētāk, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāpamato, kāpēc aviācijas degvielas daudzumi ir mazāki par 90 % robežvērtību, bet nav jāpamato aviācijas degvielas daudzumi, kas iekļauti 10 % rezervē, kā to paredz *RFEUA* 5. panta 1. punkts. Citiem vārdiem sakot, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāziņo par tiem uzkrātajiem saistītajiem liekās degvielas daudzumiem, kas uzpildīti (iepriekšējos lidojumos), lai nodrošinātu atbilstību degvielas drošības noteikumiem, un kas tādējādi liedz gaisa kuģa ekspluatantam izpildīt 90 % uzpildīšanas prasību attiecīgajā Savienības lidostā. Gaisa kuģa ekspluatantam ziņojumā, ko tas iesniedz saskaņā ar *RFEUA* 8. pantu, ir jānorāda ietekmētie maršruti.

Šī informācija (arī pamatojums) ir jāiekļauj ziņojumā, kas gaisa kuģa ekspluatantam jāiesniedz kompetentajām iestādēm un *EASA* saskaņā ar *RFEUA* 8. pantu (t. i., gada ziņojumā) un pirms tam ir jāverificē neatkarīgam verificētājam, kā noteikts *RFEUA* 8. panta 3. punktā ([17]).

Gaisa kuģa ekspluatantam pamatojumā, kas jāsniedz saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 2. punktu, ir jāiekļauj šādi elementi:

— pamatojums, kāpēc, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem, nav sasniegta gada robežvērtība, kas noteikta *RFEUA* 5. panta 1. punktā,

— norāde par ietekmētajiem maršrutiem (t. i., ielidojošā(-o) un izlidojošā(-o) reisa(-u) secība Savienības lidostā) un drošības apsvērumu dēļ uzpildītās liekās degvielas daudzumiem.

Kompetentā iestāde var pieņemt pamatojumu, ja ir izpildītas piemērojamās prasības un ja tas ir pienācīgi argumentēts. Kompetentā iestāde, novērtējot, vai pamatojums atbilst piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem, var apspriesties ar *EASA*.

1. piemērs. Gaisa kuģa ekspluatants **Y** veic lidojumus no lidostas **A** uz Savienības lidostu **B**. Gaisa kuģa ekspluatants **Y** ir izraudzītā civilās aviācijas ģenerāldirektorāta (***A-DGCA***) pārziņā. Pārskata gada beigās **Y** ir jāuzrāda *EASA* un ***A-DGCA*** gada uzpildītās degvielas daudzumi, gadā vajadzīgā aviācijas degviela un gada neuzpildītie degvielas daudzumi ([18]). Pārskata gada beigās **Y** arī būs jāpaziņo Savienības lidostas(-u) iestādei vai iestādēm neuzpildītie daudzumi, ja tas drošības apsvērumu dēļ nav nodrošinājis atbilstību uzpildes robežvērtībai.

Šajā piemērā gaisa kuģa ekspluatants **Y** nav sasniedzis "gadā vajadzīgās aviācijas degvielas" robežvērtību Savienības lidostā **B**, jo dažus **A**–**B** maršruta lidojumus ir ietekmējuši prognozētie laikapstākļi, kuru dēļ lidostā **A** drošības apsvērumu dēļ bija jāuzpilda vairāk degvielas (papildu degvielu vienmēr uzpilda iepriekšējā lidostā). Tomēr pretēji prognozei laikapstākļi lidojumu laikā kopumā uzlabojās, un gaisa kuģis vairākas reizes nosēdās Savienības lidostā **B** ar lielāku degvielas daudzumu, nekā bija paredzēts, un tāpēc nevarēja uzpildīt degvielu Savienības lidostā **B** nākamajam lidojumam, jo tvertnē bija pietiekami daudz degvielas. Lai gan **Y** neizpildīja *RFEUA* 5. panta 1. punkta prasību attiecībā uz Savienības lidostu **B**, šādu neizpildi pamatoja nepieciešamība ievērot degvielas drošības apsvērumus.

([16]) Sīkāka informācija par ziņojuma sagatavošanu ir sniegta gaisa kuģu ekspluatantu un verificētāju (t. i., verifikācijas struktūru) rokasgrāmatā (*RFEUA* 8. pants un II pielikums).

([17]) *RFEUA* 8. panta 3. punktā ir noteikts: "Ziņojumu verificē neatkarīgs verificētājs saskaņā ar prasībām, kas noteiktas Direktīvas 2003/87/EK 14. un 15. pantā un īstenošanas aktos, kas pieņemti, pamatojoties uz minēto direktīvu". Citiem vārdiem sakot, verifikācijas procesu un akreditētos verificētājus *RFEUA* vajadzībām reglamentē ES ETS noteikumi, jo īpaši aviācijas nozarei paredzētie noteikumi.

([18]) Sk. *RFEUA* 3. pantu, kur sniegtas definīcijas, 8. pantu par gaisa kuģu ekspluatantu ziņošanas pienākumiem un II pielikumu, kur sniegta veidne ziņojumiem.

2. piemērs. Gaisa kuģa ekspluatants **Y** veic lidojumus no lidostas **C** uz lidostu **D** un atpakaļ uz lidostu **C** (maršruts **C–D–C**), un tās abas ir Savienības lidostas. Saskaņā ar 1. piemēru gaisa kuģa ekspluatants **Y** ir kompetentās iestādes ***A-DGCA*** pārziņā. Pārskata gada beigās **Y** ir jāuzrāda *EASA* un kompetentajām iestādēm gada uzpildītās degvielas daudzumi, gadā vajadzīgā aviācijas degviela un gada neuzpildītie degvielas daudzumi ([19]). Pārskata gada beigās **Y** arī būs jāpaziņo neuzpildītie daudzumi tās/to Savienības lidostas(-u) iestādei vai iestādēm, kurā(-ās) tas drošības apsvērumu dēļ nav nodrošinājis atbilstību uzpildes robežvērtībai.

Šajā piemērā gaisa kuģa ekspluatants **Y** nesasniedz "gadā vajadzīgās aviācijas degvielas" robežvērtību lidostā **D**, jo saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.OP.MPA.181. punkta c) apakšpunkta 4. punkta i) apakšpunktu lidojumiem **C–D** maršrutā ir vajadzīga galamērķa rezerves lidosta **E**, kas atrodas tālu no lidostas **D**. Atpakaļceļā uz **C** (**D**–**C** maršruts) galamērķa rezerves lidosta **F** atrodas ļoti tuvu lidostai **C**. Tāpēc gaisa kuģis vienmēr nosēžas lidostā **D** ar vairāk degvielas, nekā nepieciešams, lai atgrieztos atpakaļ uz **C**, tādējādi tas nevar uzpildīt degvielu lidostā **D** atpakaļceļam uz **C**, jo **Y** ir pietiekams degvielas daudzums tvertnē. Tāpēc gaisa kuģa ekspluatants **Y** neizpildīja *RFEUA* 5. panta 1. punkta prasību attiecībā uz lidostu **D** ar degvielas drošību saistītu iemeslu dēļ.

Izolētu lidlauku gadījumā šāda situācija var rasties tad, ja CAT.OP.MPA.181. punkta c) apakšpunkta 4. punkta ii) apakšpunktā un *AMC7* ([20]) CAT.OP.MPA.182. punktā prasīta papildu degviela aptuveni divām stundām, lai veiktu ekspluatāciju šādos izolētos lidlaukos. Tas var ievērojami samazināt nepieciešamību uzpildīt degvielu, lai atgrieztos atpakaļ.

Īsumā, lai izpildītu *RFEUA* 5. panta 2. punkta prasības (t. i., pienākumu *pienācīgi pamatot*), gaisa kuģa ekspluatantam ir kompetentajām iestādēm un *EASA* jānorāda drošības iemesli, kāpēc Savienības lidostā ielidojošajos gaisa kuģos ir uzpildīts degvielas daudzums, kura dēļ gaisa kuģa ekspluatants neizpilda gada degvielas uzpildīšanas prasību. Pamatojamais degvielas daudzums nepārsniedz starpību starp 90 % no gadā vajadzīgās aviācijas degvielas un gadā faktiski uzpildītās aviācijas degvielas daudzumu katrā Savienības lidostā, kurā gaisa kuģa ekspluatants neizpilda uzpildīšanas prasību.

Gaisa kuģa ekspluatantam būtu skaidri jānorāda saistība starp uzpildītās degvielas daudzumu un drošības apsvērumiem. Pamatojumam (apliecinošajam(-iem) dokumentam(-iem)) ir jāatbilst uzpildītajiem daudzumiem un norādītajiem iemesliem. Nespēja pierādīt atbilstību starp uzpildītajiem daudzumiem un pamatojumiem var novest pie atzinuma, ka ir pārkāpts *RFEUA* 5. panta 1. punkts.

4.2. **Tādu gadījumu piemēri, kuros aviācijas degvielas uzpilde nepieciešama, lai nodrošinātu atbilstību degvielas drošības noteikumiem, un apliecinošo dokumentu (pamatojumu) piemēri**

Turpmāk sniegtais saraksts ar tādu gadījumu piemēriem, kuros aviācijas degvielas uzpilde nepieciešama drošības apsvērumu dēļ, nav izsmeļošs, bet tajā ir iekļauti visbiežāk sastopamie gadījumi ([21]), kas pamato nepieciešamību degvielas drošības apsvērumu dēļ uzpildīt vairāk degvielas izlidošanas lidostā un līdz ar to rada risku, ka Savienības galamērķa lidostā netiks sasniegta degvielas uzpildes robežvērtība. Piemēri ir papildināti ar to dokumentu uzskaitījumu, kas gaisa kuģa ekspluatantam būtu jāiesniedz kompetentajām iestādēm, lai pamatotu *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteiktās robežvērtības nesasniegšanu.

Jebkurā gadījumā kompetentajām iestādēm sadarbībā ar *EASA* ir jāraugās, lai būtu sasniegts atbilstīgs līdzsvars starp drošību un *RFEUA* degvielas uzpildes un ziņošanas pienākumiem. Garantēt drošību ir ārkārtīgi svarīgi, tāpēc iestādēm vienmēr ir pamatoti jālemj par to, cik daudz pierādījumu nepieciešams, lai pamatotu drošības apsvērumus. Vajadzība pēc papildu degvielas bieži ir balstīta uz ekspluatanta vadības centra personāla specializētajām zināšanām vai pilotu pieredzi.

([19]) Sk. *RFEUA* 3. pantu, kur sniegtas definīcijas, 8. pantu par gaisa kuģu ekspluatantu ziņošanas pienākumiem un II pielikumu, kur sniegta veidne ziņojumiem.

([20]) "Pieņemami līdzekļi atbilstības panākšanai 7".

([21]) Saskaņā ar *EASA* un gaisa kuģu ekspluatantu sniegto informāciju atbildēs uz Komisijas anketas jautājumiem, kas tika uzdoti šā dokumenta sagatavošanas vajadzībām.

— Aviācijas degvielas trūkuma gadījumi (ietverot minimālos iegādes daudzumus, ko degvielas piegādātājs noteicis Savienības lidostās ar īpašu ģeogrāfisko stāvokli, piemēram, salās) vai aviācijas degvielas kontaminācija galamērķa lidostā, kas pamatota ar attiecīgo paziņojumu pilotiem vai paziņojumu gaisa misijām (*NOTAM*) un/vai ar degvielas piegādātāja paziņojumu (ja pieejams), vai ar citiem ziņojumiem pārvaldības sistēmā, kura minēta Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma ORO.GEN.200. punktā "Pārvaldības sistēma" ([22]) (pilotu ziņojumi, citu ekspluatantu ziņojumi, iestāžu ziņojumi vai aviosabiedrību apvienību sniegtā informācija).

— Nelabvēlīgi laikapstākļi (vai nelabvēlīgu laikapstākļu prognozes) bieži vien (un jo īpaši ekspluatācijas laikā ziemā) pamato vajadzību pēc papildu degvielas (sk. Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.OP.MPA.181. punkta b) apakšpunktu, CAT.OP.MPA.245. punkta a) apakšpunkta 1. punktu un arī CAT.OP.MPA.245. punkta b) un c) apakšpunktu, CAT.OP.MPA.255. punkta b) apakšpunktu un CAT.OP.MPA.265. punkta a) apakšpunktu ([23])). Tas attiecas arī uz citiem laikapstākļiem (piemēram, karstumu), kuros var būt nepieciešama papildu degviela *APU* ([24]) izmantošanai ārkārtīgi aukstu vai karstu laikapstākļu, ierobežotas redzamības u. c. iemeslu dēļ. Pamatojums ir jābalsta uz faktiskiem laikapstākļu ziņojumiem (piemēram, *METAR* ([25]) un *ATIS* ([26])), laikapstākļu prognozēm (piemēram, *TAF* ([27]), arī maz iespējamām nelabvēlīgu laikapstākļu varbūtībām, piemēram, *PROB30%* ([28])), *SIGMET* ([29]), meteoroloģiskajām kartēm maršrutā, jebkādiem citiem pietiekami detalizētiem ziņojumiem vai to kombināciju. Var iesniegt arī informāciju no uzlabotām meteoroloģiskās informācijas sistēmām, piemēram, *EWINS* ([30]) vai līdzīgiem rīkiem. Šie rīki var norādīt uz laikapstākļu prognožu ticamību, kas mudina ekspluatantus palielināt uzpildītās degvielas daudzumu, ja vēsturiskie dati liecina, ka galamērķa lidostā ir iespējami nelabvēlīgi laikapstākļi (piemēram, migla), pat ja oficiālā prognoze šādus nelabvēlīgus laikapstākļus neparedz.

— Sociālās darbības (arī protesti vai streiki galamērķa lidostā), ko pamato, piemēram, lidostas paziņojums un/vai *NOTAM* (sk. Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.OP.MPA.175. punkta b) apakšpunkta 4. un 5. punktu un *EASA* AMC1.CAT.OP.MPA.175. punkta b) apakšpunktu un CAT.OP.MPA.181. punkta b) apakšpunktu un c) apakšpunkta 7. punktu). Atkarībā no apstākļiem arī sociālo darbību vai streiku draudi var pamatot nepieciešamību palielināt uzpildīto degvielas daudzumu.

— Gaisa satiksmes vadības (*ATC*) kavēšanās galamērķa lidostā, ko pamato *NOTAM* vai gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) pakalpojumu sniedzēja paziņojums (ja pieejams) pirms pacelšanās (Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.OP.MPA.181. punkta b) apakšpunkta 6. punkts un c) apakšpunkta 7. punkts). Arī citi ziņojumi vai dati, piemēram, gaisa kuģa ekspluatanta vēsturiskie dati (ietverot pilotu ziņojumus), var norādīt uz iespējamiem kavējumiem galamērķa lidostā.

— *ATC* maršruta maiņas varbūtība, ko pamato *NOTAM* vai *ATM* pakalpojumu sniedzēja paziņojums, vai jebkādi citi attiecīgi ziņojumi vai dati (Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.OP.MPA.181. punkta b) apakšpunkta 5. un 6. punkts un c) apakšpunkta 7. punkts). Tas ietver ekspluatanta vai citu ekspluatantu vēsturiskos datus un pilotu ziņojumus, kas norāda uz iespējamu maršruta maiņu.

— Drošības apsvērumi (piemēram, tie, kas saistīti ar kara konfliktiem), ko pamato lidostas paziņojums, degvielas piegādātāja paziņojums un/vai *NOTAM*.

([22]) Sk. III pielikumu par organizācijas prasībām gaisa kuģu ekspluatācijai Komisijas Regulā (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.).

([23]) Sk. IV pielikumu par komerciāliem gaisa pārvadājumiem Komisijas Regulā (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.).

([24]) Palīgspēkiekārta.

([25]) Lidlauka meteoroloģiskais ziņojums.

([26]) Lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests.

([27]) Lidlauka gaisa satiksmes vadības rajona prognoze.

([28]) 30 % varbūtība.

([29]) Nozīmīga meteoroloģiskā informācija.

([30]) Uzlabota laikapstākļu informācijas sistēma.

— Dabas katastrofas (piemēram, zemestrīces, vulkāna izvirdumi un plūdi), ko pamato lidostas paziņojums un/vai *NOTAM*, vai jebkādi citi attiecīgi ziņojumi (Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.OP.MPA.181. punkta b) apakšpunkts un c) apakšpunkta 7. punkts).

Papildus iepriekš minētajiem dokumentiem gaisa kuģa ekspluatantam jāiesniedz gaisa kuģa komandiera parakstīts lidojuma veikšanas plāns ar digitālu parakstu vai digitālu lidojuma plāna apstiprinājumu. Šajā dokumentā ir jānorāda visam lidojumam uzpildītā degviela (iepriekšējā lidojumā) un tās atsevišķās sastāvdaļas.

Citi dokumenti, kas gaisa kuģa ekspluatantam attiecīgā gadījumā var būt jāiesniedz kompetentajai iestādei, lai pamatotu, kāpēc tas nav sasniedzis *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteikto robežvērtību degvielas drošības noteikumu ievērošanas nolūkā, ir šādi:

— borta žurnāla informācija,

— *METAR*, *TAF*, *SIGMET*, meteoroloģiskās kartes maršrutā vai *ANSP* ([31]) paziņojumi par laikapstākļu radītajiem ierobežojumiem,

— *NOTAM*,

— *ATM* un *ATC* paziņojumi (ja pieejami),

— aeronavigācijas informācijas publikācijas (*AIP*),

— degvielas piegādātāja, uz zemes nodrošināmās apkalpošanas pakalpojumu sniedzēja vai lidostas vadības dienesta paziņojumi,

— lidojuma veikšanas plāns,

— jebkura cita informācija, ko gaisa kuģa ekspluatants var uzskatīt par būtisku un noderīgu, lai pamatotu degvielas daudzumus, par kuriem ziņots, ka tie ir uzpildīti drošības apsvērumu dēļ.

Gaisa kuģu ekspluatantiem ir neatkarīgiem verificētājiem jāiesniedz visi attiecīgie apliecinošie dokumenti, lai atvieglotu gada ziņojuma verifikācijas procesu, kas noteikts *RFEUA* 8. pantā (konkrēti, 8. panta 3. punktā).

4.3. **Cik ilgi gaisa kuģa ekspluatantam būtu jāglabā pamatojošie dokumenti?**

Regula uzliek gaisa kuģu ekspluatantiem pienākumu pierādīt kompetentajām iestādēm un *EASA* savu atbilstību *RFEUA* 5. panta 1. un 2. punkta prasībām. Tāpēc gaisa kuģu ekspluatantiem ir jānovērtē, cik ilgi ir ieteicams glabāt attiecīgos pamatojošos dokumentus, ņemot vērā tādus aspektus kā administratīvu vai tiesas procedūru iespējamība. Ideālā gadījumā gaisa kuģu ekspluatantiem pamatojošie dokumenti būtu jāglabā vismaz četrus gadus (t. i., pārskata gads + trīs datu saglabāšanas gadi). Šis laikposms dažādās dalībvalstīs var atšķirties, jo nozarei piemērojamie valsts noteikumi par izpildes panākšanu var paredzēt atšķirīgus termiņus. Dalībvalstīm, izstrādājot *RFEUA* 12. panta 1. punktā paredzētos noteikumus par sodiem, kas piemērojami par šīs regulas pārkāpumiem, būtu jāņem vērā šajā iedaļā sniegtais ieteikums par datu saglabāšanu.

4.4. **Apsvērumi, kas saistīti ar rezerves lidostas un diskrecionārās degvielas izvēli**

Gaisa kuģu ekspluatanti var brīvi izvēlēties rezerves lidostu, ievērojot ierobežojumus, kas noteikti Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.OP.MPA.192. punktā ([32]). Bieži vien ir racionālāk izvēlēties rezerves lidostu, kas atrodas tālāk nekā citas iespējamas un tuvākas alternatīvas, ekonomisku iemeslu dēļ, piemēram, ja ir noslēgts līgums ar lidostas pakalpojumu sniedzējiem par gaisa kuģu tehnisko apkopi un/vai attiecīgajā rezerves lidostā pastāvošie apstākļi nodrošinātu pasažieriem labākus pakalpojumus, ja nosēšanās notiktu tur (t. i., komerciāla alternatīva). Tomēr rezerves lidostas izvēli nevar izmantot par līdzekli, kas ļauj slēpt liekas degvielas uzpildes praksi ekonomisku apsvērumu dēļ.

([31]) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs.

([32]) Sk. IV pielikumu par komerciāliem gaisa pārvadājumiem Komisijas Regulā (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.).

Tāpat gaisa kuģa ekspluatants nedrīkst dot norādījumus pilotam ekonomisku iemeslu dēļ uzpildīt vairāk aviācijas degvielas konkrētā lidostā un uzpildīt to kā diskrecionāru degvielu. Kā jau šis termins pats saka priekšā, diskrecionārā degviela ir jāuzpilda vienīgi pēc gaisa kuģa komandiera ieskatiem un bez gaisa kuģa ekspluatanta iejaukšanās ([33]).

Tas pats princips attiecas uz praksi, kas liekas degvielas uzpildi slēpj citās degvielas kategorijās, piemēram, ja šādu kategoriju degviela tiek uzpildīta daudzumos, kuri nepārprotami pārsniedz katra šāda degvielas tipa mērķu sasniegšanai vajadzīgo daudzumu (piemēram, palielināts degvielas daudzums lidmašīnas manevrēšanai uz zemes, palielināts lidojuma degvielas daudzums, kas izriet no tā, ka plānots nereāli zemāks kreisēšanas līmenis un nereāla pacelšanās masa).

Prakse, kas alternatīvu degvielu, diskrecionāru degvielu un citas degvielas kategorijas izmanto, lai slēptu liekas degvielas uzpildi ekonomisku apsvērumu dēļ, būtu attiecīgo *RFEUA* noteikumu pārkāpums. Attiecīgās valsts iestādes var sodīt šādu praksi, ja to apstiprina saskanīgs pierādījumu kopums, kas pierāda, ka ir izpildīts viens objektīvs un viens subjektīvs elements ([34]).

5. *RFEUA* 5. PANTA 3. PUNKTS: PAGAIDU ATBRĪVOJUMI NO DEGVIELAS UZPILDES PIENĀKUMA

RFEUA 5. panta 3. punktā ir noteiktas prasības, saskaņā ar kurām gaisa kuģa ekspluatants var iepriekš pieprasīt pagaidu atbrīvojumu:

“Izņēmuma kārtā gaisa kuģa ekspluatants pienācīgi pamatotos gadījumos var pieprasīt 11. panta 6. punktā minētajai kompetentajai iestādei vai minētajām kompetentajām iestādēm pagaidu atbrīvojumu no šā panta 1. punktā noteiktā pienākuma attiecībā uz lidojumiem no Savienības lidostas konkrētā esošā vai jaunā maršrutā, kas nepārsniedz 850 kilometrus, vai kas nepārsniedz 1 200 kilometrus maršrutiem, kuri savieno lidostas uz salām bez dzelzceļa vai autoceļu savienojumiem. Minēto attālumu mēra pēc lielā loka maršruta metodes.

Šādu pieprasījumu iesniedz vismaz trīs mēnešus pirms paredzētās atbrīvojuma piemērošanas dienas, pievienojot sīki izstrādātu un atbilstīgu pamatojumu. Šāds atbrīvojums būtu jāattiecina tikai uz šādām situācijām:

(a) nopietnām un atkārtotām ekspluatācijas grūtībām, kas saistītas ar gaisa kuģu uzpildi attiecīgā Savienības lidostā un kas neļauj gaisa kuģu ekspluatantiem veikt tūlītējas atgriešanās lidojumus pieņemamā laikā; vai

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

Attiecībā uz konkrētiem maršrutiem gaisa kuģa ekspluatantu var uz laiku atbrīvot no pienākuma uzpildīt degvielu Savienības izlidošanas lidostā, ja tas var pierādīt nopietnas un atkārtotas ekspluatācijas grūtības, kas saistītas ar gaisa kuģu uzpildi minētajā Savienības lidostā un kas neļauj tam veikt tūlītējas atgriešanās lidojumus pieņemamā laikā, un kas varētu ietekmēt savienojamību, it sevišķi perifēros reģionos. Atbrīvojumu varētu piemērot arī tad, ja rodas strukturālas degvielas piegādes grūtības, kuru rezultātā degvielas cenas ir ievērojami augstākas nekā cenas, ko vidēji piemēro līdzīgu tipu degvielām citās Savienības lidostās. Tomēr galvenajam iemeslam, kāpēc attiecīgajā Savienības lidostā degvielas cenas ir ievērojami augstākas, nevajadzētu būt tam, ka minētajā Savienības lidostā tiek vairāk izmantota *SAF*.

Kompetentā iestāde var piešķirt atbrīvojumu tikai tad, ja ir izpildītas 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktā paredzētās prasības un ja pieprasījums ir pienācīgi pamatots.

5.1. **Pirmais nosacījums: attāluma prasība**

Pirms gaisa kuģa ekspluatants pieprasa pagaidu atbrīvojumu saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punktu, tam ir jāpārliecinās, ka maršruts, uz kuru attiektos atbrīvojums, atbilst minētajā pantā noteiktajām attāluma prasībām. Regulas 5. panta 3. punktā ir paredzētas divas iespējas:

1. gaisa kuģa ekspluatants var pieprasīt atbrīvojumu esošam vai jaunam maršrutam no Savienības lidostas, kas ir īsāks par 850 km; *vai*

([33]) CAT.OP.MPA.181. punkta c) apakšpunkta 8. punkts: “diskrecionāra degviela, ja to prasa gaisa kuģa komandieris”, Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma B apakšdaļa.

([34]) Sk., piemēram, Tiesas 2018. gada 6. februāra spriedumu *Altun* u. c., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, 48.–52. punkts.

2. gaisa kuģa ekspluatants var pieprasīt atbrīvojumu esošam vai jaunam maršrutam, kas ir īsāks par 1 200 km, ja šis maršruts savieno lidostas, kuras atrodas salās bez dzelzceļa vai autoceļu savienojumiem. Maršrutam ir jāsākas Savienības lidostā, un tas var būt vai nu maršruts starp kontinentālo daļu un salu, vai maršruts starp salām bez savienojuma ar kontinentālo daļu.

Lai iesniegtu pieprasījumu, gaisa kuģa ekspluatantam ir jānorāda vismaz i) Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) lidostu kodi attiecīgajam maršrutam, ii) Savienības izlidošanas lidosta un iii) attālums kilometros, kas aprēķināts, izmantojot Vinsentija [*Vincenty*] metodi.

Kompetentā iestāde pārbauda, vai izlidošanas lidosta ir Savienības lidosta *RFEUA* nozīmē un vai pieprasītais maršruts atbilst *RFEUA* 5. panta 3. punktā noteiktajām attāluma prasībām. Attāluma aprēķina pamatā ir Vinsentija metode, ko izmanto, lai aprēķinātu attālumu starp diviem punktiem uz sferoīda virsmas, izmantojot Pasaules ģeodēzisko sistēmu (*WGS84*) ([35]). Par pamatu lidlauka ģeogrāfiskā platuma un ģeogrāfiskā garuma noteikšanai būtu jāizmanto *ICAO* dokuments Nr. 7910 (Atrašanās vietas indikatori) ([36]).

5.2. **Otrais nosacījums: prasības, kas noteiktas 5. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā**

Ja ir izpildīta *RFEUA* 5. panta 3. punktā noteiktā attāluma prasība, gaisa kuģa ekspluatanta otrais solis ir novērtēt, vai maršruts, attiecībā uz kuru gaisa kuģa ekspluatants pieprasa atbrīvojumu, atbilst otrajam prasību kopumam, kas noteikts *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktā.

Jebkurš atbrīvojuma pieprasījums ir jāpapildina ar sīki izstrādātu un atbilstīgu pamatojumu, un tam jāpievieno attiecīgi dokumenti, kas pierāda pamatojumu.

Kompetentā iestāde katru pieprasījumu novērtē, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi. Tā arī rūpīgi apsver īpašās iezīmes, kas piemīt tās jurisdikcijā esošajai attiecīgajai Savienības lidostai, attiecībā uz kuru gaisa kuģa ekspluatants pieprasa atbrīvojumu no pienākuma uzpildīt degvielu. Pieprasījuma novērtēšanas laikā kompetentā iestāde var vērsties pie attiecīgās Savienības lidostas, lai pieprasītu informāciju saistībā ar gaisa kuģa ekspluatanta iesniegto atbrīvojuma pieprasījumu. Piemēram, kompetentā iestāde attiecīgā gadījumā var lūgt lidostu sniegt vēsturiskus datus par laiku un darbībām, kas nepieciešami gaisa kuģa apkalpošanai starp ielidošanu un izlidošanu, vai par degvielas pieejamību, lai varētu pieņemt pamatotu lēmumu par pieprasītā atbrīvojuma piešķiršanu/noraidīšanu.

5.2.1. ***RFEUA 5. panta 3. punkta a) apakšpunkts: nopietnas un atkārtotas ekspluatācijas grūtības un nepieņemams laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam***

5.2.1.1. *Kas ir nopietnas un atkārtotas ekspluatācijas grūtības?*

Pirmkārt, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāpierāda, ka Savienības lidosta, attiecībā uz kuru tas lūdz atbrīvojumu no degvielas uzpildes pienākuma, saskaras ar nopietnām un atkārtotām ekspluatācijas grūtībām. Vienreizēju notikumu, piemēram, streiku lidostā, nevar uzskatīt par nopietnām un atkārtotām ekspluatācijas grūtībām, kas pamato atbrīvojuma piešķiršanu attiecībā uz degvielas uzpildi minētajā Savienības lidostā. Par streiku ietekmi uz degvielas uzpildi būtu jāziņo saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 2. punktu, ja to rezultātā ir jāuzpilda papildu degviela izlidošanas lidostā degvielas drošības apsvērumu dēļ.

Otrkārt, ir jāpierāda, ka ekspluatācijas grūtības, kas rodas attiecīgajā Savienības lidostā, negatīvi ietekmē gaisa kuģa ekspluatantu. Ekspluatācijas grūtības var, piemēram, būtiski un vērā ņemami negatīvi ietekmēt attiecīgā gaisa kuģa lidojumu grafiku tā turpmākajā ekspluatācijā. Šajā sakarā gaisa kuģa ekspluatantam varētu draudēt risks, ka laika nišu koordinators / aviopārvadājumu atvieglotājs to varētu sodīt vai tas var zaudēt lidojumu īstenošanas iespējas konkrētajā dienā, un tas varētu ietekmēt savienojamību Eiropas Savienībā.

Tātad i) ekspluatācijas grūtībām ir jābūt ar attiecīgo Savienības lidostu saistītam atkārtotam vai sistemātiskam notikumam, ii) to dēļ laikam līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam jākļūst nepieņemamam (par to skaidrojums sniegts 5.2.1.2. punktā), iii) un tām jārada negatīva ekonomiska ietekme uz gaisa kuģa ekspluatantu.

Par *iespējamām ekspluatācijas grūtībām*, kas var pamatot atbrīvojumu, ja ir pierādīta negatīva ietekme uz gaisa kuģa ekspluatantu, var uzskatīt šādus notikumus (neizsmeļošs uzskaitījums):

([35]) Sk. atsauci uz *ICAO CERT* rīku un aprēķinu ar Vinsentija metodi tīmekļvietnē https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Sk. atsauci uz *ICAO* datu pakalpojumu kā atsauci uz lidlauka atrašanās vietas indikatoriem: https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— ierobežota perona platība un/vai pārslogots perons lidostā var ietekmēt laiku līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam, it sevišķi pārslogotās lidostās maksimumslodzes sezonā (piemēram, salu lidostās vai mazās lidostās, kuras atrodas netālu no slēpošanas kūrortiem),

— nepietiekams darbinieku skaits gaisa kuģa apkalpošanai lidostā starp ielidošanu un izlidošanu un/vai nepietiekams aprīkojums, piemēram, nepietiekami daudz hidrantu sistēmu vai degvielas kravas automobiļu. Nepietiekami resursi/aprīkojums lidostā patiešām var ietekmēt degvielas uzpildes gaidīšanas laiku un līdz ar to arī galīgo laiku līdz gaisa kuģa tūlītējas atgriešanās lidojumam. Lai pamatotu šo atbrīvojuma pieprasījumu, degvielas uzpildes operatoram lidostā ir jābūt norādījušam, ka tam nav pietiekamu resursu un/vai aprīkojuma, lai bez nepamatotas kavēšanās apkalpotu gaisa kuģi,

— vietējie noteikumi, kas nepieļauj pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu gaisa kuģa uzpildes laikā, un/vai vietējie ugunsdrošības noteikumi, kas paredz, ka tad, ja gaisa kuģi uzpilda pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas laikā, klāt ir jābūt ugunsdzēsības automobilim. Šādi vietējie noteikumi var ietekmēt gaisa kuģu ekspluatantu tūlītējas atgriešanās lidojuma īstenošanu pārslogotās lidostās vai lidostās ar augstu sezonalitāti. Šādos gadījumos gaisa kuģu ekspluatantiem būtu jāpierāda, ka esošie scenāriji būtiski un vērā ņemami ietekmē laiku līdz gaisa kuģa tūlītējas atgriešanās lidojumam, it sevišķi gadījumos, kad lidojumu grafiks ir saspringts vai ugunsdzēsības automobiļu pieejamība ir ierobežota.

5.2.1.2. *Kas ir nepieņemams laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam?*

Tiklīdz ir konstatētas ekspluatācijas grūtības, gaisa kuģa ekspluatantam ir jānovērtē, vai šīs ekspluatācijas grūtības kavē gaisa kuģa degvielas uzpildi tā, ka laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam tomēr vēl ir pieņemams. Ar laiku līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam saprot laika intervālu starp gaisa kuģa ielidošanu lidostā (gaisa kuģa pilnīga apstāšanās / aktivizētas bremzes) un tā izlidošanu nākamajā lidojumā (gaisa kuģa durvis ir aizvērtas izlidošanas nolūkā). Kopumā degvielas uzpildei nepieciešamais laiks gandrīz vienmēr ir īsāks nekā laiks, kas vajadzīgs, lai veiktu izkāpšanu un izkraušanu un pēc tam veiktu iekāpšanu, iekraušanu un gaisa kuģa apkalpošanu.

ES tiesiskais regulējums (t. i., prasības, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.OP.MPA.200. punktā un pievienotajos *AMC6* ([37])) atļauj uzpildīt degvielu pasažieru izkāpšanas laikā, taču Eiropas ekspluatantu vidū šāda prakse nav plaši izplatīta, jo tā līdz 2022. gadam nebija skaidri atļauta. Pirms tam degvielas uzpilde bija iespējama tikai iekāpšanas laikā. Tāpēc nav pieņemami laika līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam nepieņemamību pamatot, balstoties tikai uz to, ka izkāpšanas laikā nav iespējams veikt uzpildi, ja vien nav izpildītas visas *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta prasības.

Laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam tālsatiksmes lidojumam parasti ir no 60 līdz 150 minūtēm, bet tuvsatiksmes lidojumiem – no 25 līdz 80 minūtēm, pieņemot, ka gaisa kuģa ekspluatantam ir atļauts uzpildīt degvielu, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģī, esot gaisa kuģī vai izkāpjot no tā ([38]).

Ņemot vērā šos tipiskos laikus līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam, gadījumā, ja nopietnas un atkārtotas ekspluatācijas grūtības neļauj pieņemamā laikā uzpildīt degvielu, gaisa kuģa ekspluatants var pieprasīt atbrīvojumu saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) apakšpunktu. Tomēr atbrīvojuma pieprasījumu, kurā apgalvots, ka, piemēram, jaunā uzpildes pienākuma dēļ laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam ir palielinājies no 25 līdz 30 minūtēm, nevar pieņemt, ja vien netiek pierādīts, ka kavēšanās ir būtiska un ka tās negatīvā ekonomiskā ietekme uz turpmākajiem lidojumiem ir tik liela, ka jaunos laikus līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam nevar uzskatīt par pieņemamiem. Citiem vārdiem sakot, atbrīvojuma pieprasījums nevar tikt pamatots tikai ar nodomu saglabāt tādu pašu laiku līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam kā pirms *RFEUA* 5. panta 1. punkta ieviešanas.

Turpmāko uzskaitījumu kompetentā iestāde un gaisa kuģa ekspluatants var izmantot par atsauci, lai noteiktu, vai pienākums uzpildīt degvielu kopā ar ekspluatācijas grūtībām noved pie pārmērīga laika līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam, kas atšķiras no pieņemama laika, un tādējādi tam varētu būt ievērojama negatīva ietekme uz gaisa kuģa ekspluatanta darbībām. Turpmākais uzskaitījums nav izsmeļošs.

— Informācija no gaisa kuģa rokasgrāmatas, kurā norādīta maksimālā degvielas tvertnes ietilpība.

([37]) Pieņemami līdzekļi atbilstības panākšanai 6 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) Saskaņā ar ilgumiem, kas norādīti 18.2. tabulā Eirokontroles dokumentā *Standard Inputs for Economic Analyses* (“Standarta ievaddati ekonomiskajai analīzei”), 10.0.3. redakcija, kas publicēta 2023. gada 18. aprīlī.

— Lidostas attiecīgie vēsturiskie dati par tūlītējas atgriešanās lidojumu darbībām un/vai laika līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam intervāli, kas sniegti 18.2. tabulā Eirokontroles dokumentā par standarta ievaddatiem ekonomiskajai analīzei (10.0.3. redakcija, kas publicēta 2023. gada 18. aprīlī) ([39]).

— Gaisa kuģa ekspluatanta vēsturiskie dati par tūlītējas atgriešanās lidojumu darbībām attiecīgajā lidostā. Ja gaisa kuģa ekspluatants iepriekš degvielu uzpildījis bez problēmām, nekādiem šķēršļiem nevajadzētu būt, ja vien nav būtiski mainījušies apstākļi.

— Pārmērīgais laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam rada risku, ka tiks ietekmēts laika nišu grafiks lidostā, kā rezultātā pastāv risks, ka koordinators / aviopārvadājumu atvieglotājs attiecīgajā lidostā var gaisa kuģa ekspluatantam piemērot sodu.

— Laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam ietekmē gaisa kuģa ekspluatanta darbības turpmākajos lidojumos, un pastāv risks, ka laika nišu koordinators / aviopārvadājumu atvieglotājs nākamajās lidostās tam piemēros sodu.

Rezumējot un saskaņā ar iepriekš minētajiem piemēriem, gaisa kuģa ekspluatantam, pieprasot atbrīvojumu saskaņā ar 5. panta 3. punkta a) apakšpunktu, ir jāpierāda, i) ka pastāv nopietns un atkārtots notikums, kas izraisa ekspluatācijas grūtības, ii) ka laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam ir nepieņemams iii) un ka pastāv nopietna un izrietoša negatīva ietekme uz savienojamību vai ekonomiskā ietekme uz gaisa kuģa ekspluatantu. Ja nav negatīvas ietekmes uz savienojamību vai gaisa kuģa ekspluatantu, nav pamata pieprasīt atbrīvojumu no degvielas uzpildes pienākuma attiecīgajā lidostā.

5.2.2. ***Regulas 5. panta 3. punkta b) apakšpunkts: strukturālas degvielas piegādes grūtības, kas izriet no ģeogrāfiskajām iezīmēm***

Pieprasījumiem piešķirt atbrīvojumu saskaņā ar 5. panta 3. punkta b) apakšpunktu ir jāatbilst četrām kumulatīvām prasībām, lai kompetentā iestāde varētu piešķirt pagaidu atbrīvojumu, proti, i) Savienības lidostā ir jābūt strukturālām degvielas piegādes grūtībām, ii) to pamatā ir jābūt Savienības lidostas ģeogrāfiskajām iezīmēm, iii) tām ir jānoved pie ievērojami augstākām vidējām degvielas cenām nekā citās Savienības lidostās, un iv) tām ir jārada ievērojami neizdevīgāki konkurences apstākļi gaisa kuģa ekspluatantam (salīdzinājumā ar tirgus apstākļiem citās Savienības lidostās ar līdzīgām konkurences iezīmēm).

5.2.2.1. *Kas ir strukturālas degvielas piegādes grūtības Savienības lidostā, kuras radušās lidostas īpašā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ?*

Pirmās divas prasības attiecas uz Savienības lidostām, kurās degvielas piegādē rodas strukturālas grūtības tās teritorijas ģeogrāfisko iezīmju dēļ, kurā atrodas Savienības lidosta. Savienības lidostas tādos attālos reģionos kā salas un attāli perifērie Eiropas vai kalnu reģioni bieži vien var saskarties ar šādām strukturālām degvielas piegādes grūtībām. Šīs piegādes grūtības var izraisīt tādi faktori kā ierobežota vai neesoša degvielas ražošanas jauda attiecīgajā apgabalā, nepietiekami autoceļu vai cauruļvadu savienojumi vai – salu gadījumā – nepieciešamība piegādāt degvielu pa jūru.

Vēl viens aspekts, kas jāņem vērā, ir ierobežota degvielas uzglabāšanas jauda Savienības lidostā. Degvielas uzglabāšana var būt ierobežota Savienības lidostās, uz kurām to ģeogrāfisko iezīmju dēļ degviela netiek piegādāta pa cauruļvadiem.

Tāpēc *RFEUA* 5. panta 3. punkta b) apakšpunktā ir atzīts, ka Savienības lidostas ģeogrāfiskās iezīmes var radīt strukturālas degvielas piegādes grūtības, arī ierobežotu aviācijas degvielas pieejamību Savienības lidostā.

5.2.2.2. *Kā degvielas piegāde un īpašs ģeogrāfiskais stāvoklis rada tādas degvielas cenas, kas ir ievērojami augstākas nekā vidējās degvielas cenas citās Savienības lidostās?*

Strukturālas degvielas piegādes grūtības, kas izriet no attiecīgās Savienības lidostas ģeogrāfiskajām iezīmēm (kā paskaidrots 5.2.2.1. punktā), var izraisīt trešo nosacījumu, proti, ievērojami augstākas degvielas cenas nekā cenas, ko vidēji piemēro līdzīgu tipu degvielām citās Savienības lidostās.

Turklāt augsta sezonalitāte Savienības lidostās ar degvielas piegādes grūtībām un īpašu ģeogrāfisko stāvokli varētu palielināt pieprasījumu pēc aviācijas degvielas, kā rezultātā cenas būtu ievērojami augstākas nekā cenas, ko vidēji piemēro līdzīgu tipu degvielām citās Savienības lidostās.

([39]) Sk. dokumentu šajā saitē: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Citas Savienības lidostas var tikt lielā mērā apgādātas, piemēram, pa cauruļvadiem, tādējādi izvairoties no papildu transporta izmaksām, piemēram, izmaksām, kas saistītas ar degvielas piegādi lidostai salā. Citās Savienības lidostās transporta izmaksas varētu būt mazākas, ja Savienības lidostā ir vairāk nekā viens degvielas piegādātājs vai ja lidosta atrodas naftas pārstrādes rūpnīcas tuvumā. Šie elementi veicina konkurētspējīgākas aviācijas degvielas cenas nekā Savienības lidostās ar īpašu ģeogrāfisko stāvokli, kas aprakstīts 5.2.2.1. punktā.

Šā dokumenta 5.2.2.4. punktā ir paskaidrots, kādi elementi ir jāpierāda, lai parādītu, ka cenas ir ievērojami augstākas nekā līdzīgu aviācijas degvielu cenas.

5.2.2.3. *Kas ir ievērojami neizdevīgāki konkurences apstākļi gaisa kuģa ekspluatantam salīdzinājumā ar tirgus apstākļiem citās Savienības lidostās ar līdzīgām iezīmēm?*

Pēc tam, kad vispirms ir pierādīts, ka lidosta saskaras ar strukturālām degvielas piegādes grūtībām (..) lidostas atrašanās vietas dēļ, kā rezultātā degvielas cenas ir ievērojami augstākas (..), gaisa kuģa ekspluatantam ir jāpierāda ceturtās prasības izpilde, proti, ka degvielas uzpilde šajā Savienības lidostā radītu tam ievērojami neizdevīgākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar tirgus apstākļiem citās Savienības lidostās ar līdzīgām konkurences iezīmēm.

Gaisa kuģa ekspluatants saskartos ar ievērojami neizdevīgākiem konkurences apstākļiem, ja tam būtu jāuzpilda degviela, kā noteikts *RFEUA* 5. panta 1. punktā, turpmāk izklāstītajos scenārijos.

— Aviācijas degvielas cenas Savienības lidostā, attiecībā uz kuru tiek pieprasīts atbrīvojums, tās ģeogrāfisko iezīmju un degvielas piegādes grūtību dēļ ir ievērojami augstākas. Tāpēc gaisa kuģa ekspluatantam būtu grūti efektīvi konkurēt uzņēmējdarbībā ar citiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas apkalpo citas Savienības lidostas, kuras atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā un kuras no pasažieru pieprasījuma viedokļa uzskata par aizstājējām. Tas varētu notikt, ja, piemēram, Savienības lidosta (un līdz ar to gaisa kuģa ekspluatants, kas iesniedzis pieprasījumu) apkalpo tūristu/brīvdienu satiksmi, kuru varētu novirzīt uz citu Savienības lidostu, kas apmierina līdzīgu patērētāju pieprasījumu tajā pašā aptvēruma teritorijā. Novērtējums ir jāveic katrā gadījumā atsevišķi, taču šāda aizstājamība ir sagaidāma starp dažām mazākajām salām, kurās tūristu satiksme veido lielāko satiksmes apjomu un kurās ierobežotā tirgus pieprasījums pēc satiksmes citām vajadzībām ir mazs, vai, piemēram, starp salu un kontinentālās daļas piekrasti, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā.

— Nepietiek ar to, ka konkurences apstākļi ir pietiekami neizdevīgi, – tiem ir jābūt *ievērojami* neizdevīgākiem. Zināmas cenu un gaisa kuģu ekspluatantu konkurētspējas atšķirības (arī izmaksu variācijas) ir gaidāmas, taču tās nav automātiski uzskatāmas par pamatu atbrīvojuma piešķiršanai. Ievērojami neizdevīgāki konkurences apstākļi nerodas tikai no nelielām konkurences apstākļu atšķirībām. Regulas 5. panta 3. punkta b) apakšpunkta piemērošana vienmēr būs jāveic katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā maršrutu un to, vai vienā aptvēruma teritorijā atrodas divas Savienības lidostas.

3. piemērs. Gaisa kuģa ekspluatants **Y** saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punkta b) apakšpunktu pieprasa pagaidu atbrīvojumu no pienākuma uzpildīt degvielu, kad tas veic lidojumus no Savienības lidostas **A** (kura atrodas uz salas) uz Savienības lidostu **B** (kura atrodas kontinentālajā daļā). Maršruts ir **B–A–B**. Lidosta **A** galvenokārt ir atpūtas galamērķis, un tās ģeogrāfisko iezīmju dēļ tai ir strukturālas degvielas piegādes grūtības, kas ievērojami palielina degvielas cenas. **Y** savā atbrīvojuma pieprasījumā būs jāpierāda, ka lidostas **A** apstākļi rada tam ievērojami neizdevīgākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar gaisa kuģu ekspluatantiem, kas veic lidojumus no tās pašas kontinentālās lidostas **B** uz Savienības lidostu **N**. Šajā piemērā **N** ir Savienības lidosta, kas atrodas **A** aptvēruma teritorijā un piedāvā atpūtas galamērķi līdzīgi lidostai **A**.

— Gaisa kuģa ekspluatantam radītie neizdevīgākie konkurences apstākļi Savienības lidostā, attiecībā uz kuru tas pieprasa atbrīvojumu, varētu būt ievērojami salīdzinājumā ar citām Savienības lidostām ar līdzīgām konkurences iezīmēm (piemēram, lielums, atrašanās vieta tai pašā dalībvalstī vai kaimiņos esošā(-ās) dalībvalstī(-īs), uzņēmējdarbības modelis un satiksmes struktūra). Šie neizdevīgākie apstākļi varētu būt saistīti ar tādiem faktoriem kā augstākas ekspluatācijas izmaksas (ietverot lidostas un apkalpošanas maksas), jaudas ierobežojumi (piemēram, ierobežota perona jauda un infrastruktūras aprīkojums) un/vai slikta lidostas piekļūstamība.

4. piemērs. Gaisa kuģa ekspluatants **Y** pieprasa atbrīvojumu saskaņā ar 5. panta 3. punkta b) apakšpunktu Savienības lidostā **A**, kurai ir ievērojami neizdevīgāki konkurences apstākļi salīdzinājumā ar Savienības lidostu **B**, jo aviācijas degvielu cenas ir ievērojami augstākas, ir augstākas ekspluatācijas izmaksas, slikta piekļūstamība un mazāk pievilcīga pasažieru infrastruktūra. Tas, ka aviosabiedrības un pasažieri biežāk dod priekšroku Savienības lidostai **B**, ietekmēs Savienības lidostas **A** spēju piesaistīt un noturēt satiksmi.

Tāpēc saistībā ar atbrīvojuma pieprasījumu, kas iesniegts saskaņā ar 5. panta 3. punkta b) apakšpunktu, gaisa kuģa ekspluatantam būs jāpierāda, ka attiecīgajā Savienības lidostā piemērotā ievērojami augstākā aviācijas degvielas cena, kas radusies lidostas ģeogrāfisko iezīmju un ar to saistīto degvielas piegādes grūtību dēļ, rada tam ievērojami neizdevīgākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar citiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri darbojas Savienības galamērķa lidostās, kas var būt aizstājējas. Citiem vārdiem sakot, gaisa kuģa ekspluatantam, kas iesniedzis pieprasījumu, ir jāpierāda, ka bez atbrīvojuma no *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteiktā pienākuma tas zaudēs ievērojamu pasažieru satiksmes apjomu cita tāda gaisa kuģa ekspluatanta labā, kurš piedāvā līdzīgu alternatīvu galamērķi.

Jāņem vērā, ka šie piemēri parāda apstākļus, kādos potenciāli varētu piešķirt atbrīvojumu, tomēr, lai atbrīvojumu varētu pieņemt, ir jāizpilda visas 5. panta 3. punkta b) apakšpunkta prasības. Tas nozīmē, ka gaisa kuģa ekspluatants nevar panākt atbrīvojuma pieprasījuma pieņemšanu, vienkārši apgalvojot, ka lidostā A, kura atrodas tuvāk pārstrādes rūpnīcai, tas var iegūt konkurētspējīgāku degvielas cenu nekā lidostā B, kas atrodas kalnu reģionā. Ir pēc kārtas jāpierāda, ka ir izpildītas visas 5. panta 3. punkta b) apakšpunkta prasības.

5.2.2.4. *Kā gaisa kuģa ekspluatants var pamatot atbrīvojuma pieprasījumu?*

Pirmkārt, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāpierāda, ka Savienības lidosta, attiecībā uz kuru tiek pieprasīts atbrīvojums, saskaras ar strukturālām aviācijas degvielas piegādes grūtībām.

Otrkārt, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāpierāda, ka piegādes grūtības ir radušās tās ģeogrāfisko iezīmju dēļ. Dažu salu (piemēram, mazu salu bez dzelzceļa vai autoceļu savienojumiem ar kontinentālo daļu) īpašais ģeogrāfiskais stāvoklis var būt pašsaprotams, taču joprojām būtu jāpierāda, ka ir izpildītas šādas prasības: i) strukturālas degvielas piegādes grūtības un ii) īpašs ģeogrāfiskais stāvoklis. Atbrīvojuma pieprasījums attiecībā uz attāliem vai kalnu reģioniem būtu detalizēti jāpaskaidro (piemēram, kāpēc un kā lidostas ģeogrāfiskās iezīmes rada degvielas piegādes ierobežojumus). Atbrīvojuma pieprasījumā būtu jāiekļauj arī konkrēto degvielas piegādes grūtību apraksts. Citiem vārdiem sakot, tikai ar īpaša ģeogrāfiskā stāvokļa pierādīšanu vien nepietiks, lai atbrīvojuma pieprasījums tiktu pieņemts. Ir jāpierāda arī piegādes grūtības.

Treškārt, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāpierāda ievērojamā līdzīgu tipu aviācijas degvielu vidējo cenu atšķirība starp citām Savienības lidostām un Savienības lidostu, attiecībā uz kuru tas pieprasa atbrīvojumu no degvielas uzpildes pienākuma. Lai pierādītu, ka degvielas cenas ir ievērojami augstākas, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāiesniedz kompetentajai iestādei visi tā rīcībā esošie attiecīgie dokumenti (piemēram, degvielas piegādātāja(-u) norādītās cenas dažādās Savienības lidostās un vidējās cenas, ko uzrāda specializētas platformas). Novērtējuma pamatošanai varētu izmantot šādus elementus:

— līdzīgu aviācijas degvielu cenu salīdzinājums. Tas nozīmē, ka, piemēram, petrolejas un *SAF* cenu salīdzināšana nebūtu piemērots veids, kā pierādīt ievērojamu cenu atšķirību. Petrolejas cenas ir jāsalīdzina ar petrolejas cenām, un *SAF* maisījumu cenas ir jāsalīdzina ar līdzīgu *SAF* maisījumu cenām,

— cenu salīdzinājums, arī bez ierobežojuma, starp lidostām, kas ir līdzīgas tādos aspektos kā lielums, atrašanās vieta (t. i., tajā pašā dalībvalstī vai kaimiņos esošā(-ās) dalībvalstī(-īs)), uzņēmējdarbības modelis un satiksmes struktūra. Cenu salīdzināšanai izraudzītās lidostas nodrošinās aviācijas degvielas vidējās tirgus cenas, kas pieejamas šajās Savienības lidostās, lai salīdzinātu tās ar ievērojami augstākajām cenām, kas tiek piemērotas Savienības lidostā, attiecībā uz kuru tiek pieprasīts atbrīvojums,

— ievērojamās aviācijas degvielas cenu atšķirības salīdzinājumu var pamatot ar gaisa kuģu ekspluatantu izmaksu analīzi un/vai peļņas normas analīzi,

— ievērojamās aviācijas degvielas cenu atšķirības salīdzinājumu var pamatot ar analīzi par piedāvājumu un pieprasījumu, kas ietekmē cenas (t. i., piedāvājuma ierobežojumi un pieprasījuma izmaiņas, piemēram, sezonālās izmaiņas).

Ceturtkārt, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāpierāda ievērojami neizdevīgāki konkurences apstākļi salīdzinājumā ar citiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas veic lidojumus uz citām Savienības lidostām ar līdzīgām konkurences iezīmēm. Tāpēc gaisa kuģa ekspluatantam savs pieprasījums jāpamato, norādot citu(-as) konkurējošu(-as) Savienības galamērķa lidostu(-as), parādot, kā minētā(-ās) Savienības lidosta(-as) konkurē ar Savienības lidostu, attiecībā uz kuru tiek pieprasīts atbrīvojums, un jāpierāda vai nu pasažieru zaudējums par labu minētajai(-ām) citai(-ām) Savienības lidostai(-ām), vai arī paredzams un nehipotētisks šāda pasažieru zaudējuma risks (abos gadījumos jāpierāda, ka tas ir "ievērojams").

Iestādēm, kas novērtē *RFEUA* 5. panta 3. punkta b) apakšpunkta pieprasījumus, ir ieteicams, pirms tās pieņem lēmumu par pieprasījuma apstiprināšanu vai noraidīšanu, sazināties ar savām valsts konkurences iestādēm. Šajā sadarbībā būtu jo īpaši jāpievēršas novērtējumam par to, vai ir izpildītas prasības attiecībā uz ievērojami augstākām degvielas cenām salīdzinājumā ar vidējām degvielas cenām citās Savienības lidostās un ievērojami neizdevīgākiem konkurences apstākļiem salīdzinājumā ar tirgus apstākļiem citās Savienības lidostās ar līdzīgām konkurences iezīmēm.

6. KOMPETENTĀ IESTĀDE *RFEUA* 5. PANTA VAJADZĪBĀM

6.1. Iestāžu loma *RFEUA* 5. panta 2. un 3. punkta vajadzībām

RFEUA 5. panta 2. punkts atļauj gaisa kuģa ekspluatantam nepildīt *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteikto prasību par degvielas uzpildi, ja tas ir pienācīgi pamatoti, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamajiem degvielas drošības noteikumiem. Šādi apstākļi ir pienācīgi jāpamato kompetentajai iestādei vai iestādēm, kas minētas *RFEUA* 11. panta 6. punktā, un *EASA* un kopā ar pamatojumu jāsniedz norāde par ietekmētajiem maršrutiem ([40]).

RFEUA 11. panta 6. punktā ir noteikts: "Atbildīgo dalībvalsti, kuras kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes, kas izraudzītas saskaņā ar [*RFEUA* 11. panta] 1. punktu, ir atbildīgas par attiecīgo Savienības lidostas vadības dienestu, nosaka, pamatojoties uz Savienības lidostas attiecīgo teritoriālo jurisdikciju".

Tāpēc *RFEUA* 5. panta 2. punkta vajadzībām gaisa kuģa ekspluatantam ir jāpaziņo un jāpamato degvielas drošības apsvērumi, kuru dēļ tas nepilda 5. panta 1. punktā noteikto uzpildes pienākumu (t. i., 90 % no "gadā vajadzīgās degvielas" lidojumam un manevrēšanai uz zemes pacelšanās nolūkā), kā arī jānorāda, kuri maršruti ir ietekmēti, *RFEUA* 11. panta 6. punktā minētajai iestādei. Šī iestāde ir iestāde, kas ir atbildīga par konkrētu Savienības lidostas vadības dienestu, kuru savukārt nosaka, pamatojoties uz lidostas attiecīgo teritoriālo jurisdikciju.

RFEUA 5. panta 3. punktā ir noteikts, ka noteiktos apstākļos *RFEUA* 11. panta 6. punktā minētajai kompetentajai iestādei vai iestādēm var iepriekš pieprasīt atbrīvojumus no 5. panta 1. punktā paredzētā degvielas uzpildes pienākuma. Tāpēc 5. panta 3. punkta vajadzībām gaisa kuģa ekspluatantam iespējamie atbrīvojumi, ko var piešķirt vai noraidīt saskaņā ar minēto noteikumu, ir jāpieprasa ([41]) tai iestādei, kas atbild par to Savienības lidostu, kurā, kā gaisa kuģa ekspluatants apgalvo, tas nevar uzpildīt degvielu.

Rezumējot, kompetentā iestāde, kas saņem retrospektīvus pamatojumus par drošības apsvērumu dēļ neuzpildītajiem daudzumiem un iepriekšējus pieprasījumus atbrīvot no degvielas uzpildes pienākuma, ir tās lidostas kompetentā iestāde, kurā nenotiek vajadzīgā degvielas uzpilde. Šī iestāde var atšķirties no iestādes, kas ir kompetenta uzlikt naudas sodus gaisa kuģa ekspluatantam.

6.2. Kas ir kompetentā iestāde degvielas uzpildes pienākuma izpildes panākšanai un naudas sodu uzlikšanai?

RFEUA 11. panta 1. punktā ir noteikts: "Dalībvalstis izraugās kompetento iestādi vai kompetentās iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanas izpildi un par naudas sodu piemērošanu gaisa kuģu ekspluatantiem, Savienības lidostu vadības dienestiem un aviācijas degvielas piegādātājiem".

Lai atvieglotu sadarbību starp kompetentajām iestādēm, kā arī palielinātu pārredzamību un atvieglotu ieinteresēto personu piekļuvi, Komisija savā tīmekļvietnē publicē sarakstu ar izraudzītajām valstu kompetentajām iestādēm, kas atbild par *RFEUA* īstenošanu un izpildes panākšanu ([42]).

([40]) Gaisa kuģa ekspluatantam šī informācija jāiekļauj arī *RFEUA* 8. pantā minētajā ziņojumā (t. i., gada ziņojumā), saistītos degvielas daudzumus paziņojot atsevišķi. Šis ziņojums ir jāiesniedz iestādei, kas izraudzīta saskaņā ar *RFEUA* 11. panta 5. punktu. Ziņojums (arī norāde par daudzumiem, kas uzpildīti drošības apsvērumu dēļ) ir jāiesniedz līdz katra pārskata gada 31. martam (ziņo retrospektīvi).

([41]) Atbrīvojuma pieprasījumi maršrutā saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punktu ir jāiesniedz kompetentajai iestādei vismaz trīs mēnešus pirms paredzētās atbrīvojuma piemērošanas sākuma dienas (jāpieprasa iepriekš).

([42]) Sk. saskaņā ar *RFEUA* izraudzīto kompetento iestāžu sarakstu *MOVE* ĢD tīmekļvietnē (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

RFEUA 11. panta 5. punktā ir noteikts, ka izraudzītā iestāde vai iestādes (sk. *RFEUA* 11. panta 1. punktu), kas atbild par konkrētu gaisa kuģa ekspluatantu, tiek noteikta(-as) saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 748/2009 ([43]). Ja gaisa kuģa ekspluatants nav attiecināts uz kādu dalībvalsti Komisijas Regulā (EK) Nr. 748/2009, ievēro Direktīvas 2003/87/EK ([44]) 18.a pantā paredzētos noteikumus, lai noteiktu iestādi, kuras pārziņā jābūt gaisa kuģa ekspluatantam ([45]). Šie noteikumi ietver normas, kas reglamentē katra gaisa kuģa ekspluatanta nodošanu tā administrējošās dalībvalsts pārziņā. Šī nodošana pārziņā tiek veikta, lai samazinātu administratīvo slogu gaisa kuģu ekspluatantiem un dalībvalstīm, kas ir atbildīgas par *RFEUA* izpildes panākšanu.

Kompetentā iestāde vai iestādes, kas atbild par naudas sodu uzlikšanu gaisa kuģu ekspluatantiem (sk. *RFEUA* 12. panta 2. punktu) par *RFEUA* 5. pantā noteikto prasību neizpildi, ir iestāde vai iestādes, ko dalībvalstis izraudzījušās saskaņā ar *RFEUA* 11. panta 1. un 5. punktu. Tas nozīmē, ka naudas sodi gaisa kuģu ekspluatantiem būtu jāuzliek tikai ieceltajai iestādei vai iestādēm, kuru pārziņā ir šie ekspluatanti saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 748/2009 vai Direktīvas 2003/87/EK 18.a panta noteikumiem. Tā ir tā pati iestāde vai iestādes, kas saņem ziņojumus, kurus iesnieguši to pārziņā esošie gaisa kuģu ekspluatanti (saskaņā ar *RFEUA* 8. panta 1. punktu), un līdz ar to tās ir iestādes, kam ir tieša piekļuve pilnam gada ziņojuma saturam, kurš liecina, vai ir ievērotas 5. panta 1. punktā noteiktās robežvērtības.

Šāda izraudzītā iestāde vai iestādes atbild par naudas sodu uzlikšanu to pārziņā esošajiem gaisa kuģu ekspluatantiem un to iekasēšanu pat tad, ja *RFEUA* 5. pantā noteiktās robežvērtības nav ievērotas tādās Savienības lidostās, kas atrodas ārpus to attiecīgās dalībvalsts. Šāda neatbilstība patiešām nav vis saistīta ar kādu konkrētu Savienības lidostu, bet gan ar ES mēroga pienākumu nodrošināt, ka ekspluatantu aviācijas degvielu uzpildes daudzums gadā atbilst *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteiktajām robežvērtībām. Šādas izraudzītās iestādes vai iestāžu rīcībā būs vajadzīgā informācija par degvielas drošības apsvērumu dēļ uzpildīto lieko degvielu, jo tā ir daļa no gaisa kuģu ekspluatantu ziņošanas pienākumiem saskaņā ar *RFEUA* 8. panta 1. punkta d) apakšpunktu un II pielikumu.

5. piemērs. Kompetentās iestādes vai iestāžu izraudzīšanās

Dalībvalsts **A** izraugās savu civilās aviācijas ģenerāldirektorātu ("***A-DGCA***") par savu kompetento iestādi saskaņā ar *RFEUA* 11. panta 1. punktu. Gaisa kuģa ekspluatants **Y** saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 748/2009 ir dalībvalsts **A**. pārziņā. Šajā piemērā ***A-DGCA*** ir kompetentā iestāde, kas atbild par izpildes panākšanu un naudas sodu uzlikšanu saskaņā ar *RFEUA* gaisa kuģa ekspluatantam **Y**, ja šis gaisa kuģa ekspluatants nepilda pienākumus, kas tam noteikti *RFEUA* 5. pantā.

6. piemērs. Kas ir kompetentā iestāde saskaņā ar RFEUA 5. panta 2. punktu, un kādas ir sekas saskaņā ar RFEUA 8. pantu?

Gaisa kuģa ekspluatants **Y** apkalpo maršrutu starp dalībvalstīm **A** un **B** un maršrutu no dalībvalsts **B** uz trešo valsti. Saskaņā ar *RFEUA* 11. panta 5. punkta noteikumiem **Y** ir dalībvalsts **A** kompetento iestāžu (***A-DGCA***) pārziņā. **Y** sagatavo savu gada ziņojumu, ko tam ir pienākums sniegt saskaņā ar *RFEUA* 8. pantu (ievērojot regulas II pielikumu), un informāciju, kas jāsniedz saskaņā ar 5. panta 2. punktu. Šajā piemērā gaisa kuģa ekspluatantam ir šādi pienākumi:

(1) attiecībā uz maršrutu no dalībvalsts **A** uz dalībvalsti **B**: šajā piemērā **Y** ievēro prasību uzpildīt 90 % degvielas (sk. *RFEUA* 5. panta 1. punktu) Savienības izlidošanas lidostā dalībvalstī **A**. **Y** ir jāziņo ***A-DGCA***, jo tas ir dalībvalsts **A** pārziņā. Tam ir jāziņo arī *EASA*, lai izpildītu *RFEUA* 8. panta 1. punktā noteiktos pienākumus;

(2) attiecībā uz maršrutu no dalībvalsts **B** uz trešo valsti: pēc tam, kad **Y** ir novērtējis savus gada uzpildes pienākumus, **Y** secina, ka Savienības izlidošanas lidostā dalībvalstī **B** tas nav sasniedzis 90 % robežvērtību, kas noteikta *RFEUA* 5. panta 1. punktā. Tomēr **Y** uzskata, ka robežvērtības nesasniegšanu pamato degvielas drošības apsvērumi saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 2. punktu.

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

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

([45]) *MOVE* ĢD tīmekļvietnē publicētajā *RFEUA* darbības jomā esošo gaisa kuģu ekspluatantu sarakstā katram gaisa kuģa ekspluatantam ir norādīta iestāde, kuras pārziņā tas ir.

Šajā piemērā **Y** būtu **divkāršs pienākums**: i) tam ir pienācīgi jāpamato dalībvalsts **B** (kur nav izpildīta uzpildes prasība) kompetentajai iestādei, kāpēc tas nav izpildījis minēto uzpildes prasību; un ii) saskaņā ar *RFEUA* 8. panta 1. punktu tam ir jāziņo ***A-DGCA*** un *EASA* par neuzpildītajiem daudzumiem un attiecīgajiem pamatojumiem.

→ Saskaņā ar šo piemēru ***A-DGCA*** ir kompetentā iestāde, kuras pārziņā ir **Y**. Tāpēc, kā iepriekš paskaidrots, tieši tai ir jāsaņem ziņojumi, kurus iesniedz šis gaisa kuģa ekspluatants saskaņā ar pienākumiem, kas noteikti *RFEUA* 8. panta 1. punktā. ***A-DGCA*** ir arī kompetentā iestāde naudas sodu uzlikšanai **Y** par *RFEUA* 5. panta 1. punkta neizpildi, ja ***A-DGCA*** pēc ziņojuma novērtēšanas un apspriešanās ar dalībvalsts **B** kompetento iestādi (attiecīgā gadījumā) konstatē, ka Savienības izlidošanas lidostā dalībvalstī **B** ir noticis pārkāpums.

7. piemērs. Kas ir kompetentā iestāde saskaņā ar RFEUA 5. panta 3. punktu?

Gaisa kuģa ekspluatants **Y** veic lidojumus no Savienības lidostas, kas atrodas dalībvalsts **B** galvaspilsētā, uz Savienības lidostu, kura atrodas uz dalībvalsts **C** salas, un pēc tam atpakaļ uz dalībvalsts **B** galvaspilsētu (maršruts **B–C–B**). Šajā piemērā **Y** nosaka, ka tam ir jāpieprasa atbrīvojums saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) apakšpunktu maršrutam **C–B**, jo degvielas piegāde dalībvalstī **C** maksimumslodzes sezonā netiek garantēta un tā rezultātā laiks līdz tūlītējas atgriešanās lidojumam kļūst nepieņemams. Gaisa kuģa ekspluatants ir novērtējis prasības, kas jāizpilda saskaņā ar 5. panta 3. punkta a) apakšpunktu, un secinājis, ka tās ir izpildītas. **Y** ir jāpieprasa atbrīvojums dalībvalsts **C** kompetentajai iestādei (t. i., tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kur atrodas Savienības lidosta, kurā gaisa kuģa ekspluatants neplāno uzpildīt degvielu).

Pieprasot atbrīvojumu saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktu **trīsstūrveida lidojumiem**, pieprasījums ir jāiesniedz tās lidostas kompetentajai iestādei, kurā gaisa kuģa ekspluatants nevar uzpildīt degvielu.

8. piemērs. Kompetentās iestādes trīsstūrveida lidojumu gadījumā

Maršrutā **A–B–C–D–A** gaisa kuģa ekspluatants **Y** nevar uzpildīt degvielu Savienības lidostās **B** un **D** tādu iemeslu dēļ, kas pamatoti saskaņā ar 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktu. Gaisa kuģa ekspluatantam **Y** būtu jāpieprasa i) atbrīvojums Savienības lidostas **B** kompetentajai iestādei attiecībā uz maršrutu **B–C** un ii) vēl viens atbrīvojums Savienības lidostas **D** kompetentajai iestādei attiecībā uz maršrutu **D–A**.

7. **SADARBĪBA STARP IESTĀDĒM**

RFEUA 11. panta 3. punktā ir noteikts, ka "Komisija, Aģentūra [*EASA*] un dalībvalstu kompetentās iestādes sadarbojas un apmainās ar visu attiecīgo informāciju, lai nodrošinātu šīs regulas efektīvu īstenošanu un ievērošanu".

RFEUA 11. panta 3. punkts paredz, ka dalībvalstu kompetentajām iestādēm jāsadarbojas un jāapmainās ar visu informāciju, kas ir būtiska, lai nodrošinātu regulas efektīvu īstenošanu un ievērošanu. Tas ietver iespējamos atbrīvojumus, kas varētu būt piešķirti saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punktu. Lai nodrošinātu *RFEUA* 5. panta konsekventu piemērošanu, kompetentajām iestādēm ir līdzīgi jāsadarbojas un jāapmainās ar informāciju ar *EASA* un Komisiju. Šāda sadarbība ir nepieciešama, ņemot vērā kompetento iestāžu pienākumus, bet Komisija un *EASA* to var atvieglot.

Ievērojot *RFEUA* 12. panta 9. punktu, izraudzītajai iestādei vai iestādēm valsts līmenī ir jābūt izveidotai tiesiskajai un administratīvajai sistēmai, kas vajadzīga, lai nodrošinātu naudas sodu iekasēšanu.

Informācija, ko *RFEUA* 11. panta 6. punktam atbilstošā kompetentā iestāde saņēmusi saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 2. punktu, tiks izmantota, ja būs vajadzīga iestāžu sadarbība, piemēram, saistībā ar gada ziņojuma pārskatīšanu vai lēmumu par naudas soda piemērošanu. Par naudas sodu piemērošanu atbildīgā iestāde var lūgt attiecīgās iestādes viedokli, ja *RFEUA* 5. panta 1. punktā noteiktā uzpildes robežvērtība nav sasniegta tamdēļ, lai nodrošinātu atbilstību degvielas drošības noteikumiem.

8. ATBRĪVOJUMA PIEPRASĪŠANAS PROCESS SASKAŅĀ AR *RFEUA* 5. PANTA 3. PUNKTA A) VAI B) APAKŠPUNKTU UN KOMISIJAS LOMA

8.1. Atbrīvojuma ilgums un tā pagarināšana

RFEUA 5. panta 5. punktā ir noteikts, ka kompetentās iestādes piešķirtajam(-iem) atbrīvojumam(-iem) ir ierobežots derīguma termiņš, kas nepārsnidz vienu gadu. Tāpēc kompetentajai iestādei lēmumā, ar kuru tā piešķir atbrīvojumu saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktu, būtu jānorāda precīzs atbrīvojuma ilgums. Šis ilgums var sakrist ar tā lidostas faktora pastāvēšanas ilgumu, kas kavē degvielas uzpildi, bet tas nevar pārsniegt viena gada ierobežojumu.

Kompetentā iestāde pēc gaisa kuģa ekspluatanta pieprasījuma var pārskatīt atbrīvojumu pirms tā termiņa beigām. Visi pagarināšanas pieprasījumi būtu jāiesniedz vismaz trīs mēnešus pirms atbrīvojuma termiņa beigām.

9. piemērs. Atbrīvojuma ilgums

Gaisa kuģa ekspluatantam **Y** var būt nepieciešams atbrīvojums nelielā, noslogotā Savienības lidostā, kas atrodas uz salas, vasaras sarakstu periodā, jo tas ir visvairāk noslogotais gada periods. Tomēr ziemas sarakstu periodā atbrīvojums attiecībā uz šo salu var nebūt vajadzīgs. Kompetentā iestāde novērtē, vai ir izpildītas *RFEUA* 5. panta 3. punkta prasības, un piešķir atbrīvojumu uz to konstatēto problēmu laiku, kas pamato atbrīvojumus, un jebkurā gadījumā ne ilgāk kā uz vienu gadu.

8.2. Kad būtu jāiesniedz pieprasījums kompetentajai iestādei?

Gaisa kuģa ekspluatantam ir jāiesniedz pieprasījums kompetentajai iestādei vismaz trīs mēnešus pirms paredzētās atbrīvojuma piemērošanas sākuma dienas (*RFEUA* 5. panta 3. punkts). Atbrīvojumus var pieprasīt dažādos laikos visu gadu. Kompetentā iestāde var piešķirt atbrīvojumu tikai tad, ja ir izpildītas 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktā paredzētās prasības un ja pieprasījums ir pienācīgi pamatots. Saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 5. punktu kompetentajai iestādei lēmums par pieprasījumu ir jāpieņem bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā vienu mēnesi pirms paredzētā atbrīvojuma piemērošanas sākuma dienas.

8.3. Kompetentā iestāde var pieprasīt papildu informāciju

RFEUA 5. panta 4. punktā ir noteikts, ka kompetentā iestāde, novērtējot pieprasījumus piešķirt atbrīvojumu saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktu, var pieprasīt no gaisa kuģa ekspluatanta papildu informāciju papildus pamatojumiem, ko gaisa kuģa ekspluatants ir jau iesniedzis. Kompetentā iestāde nosaka, kāda informācija tai ir vajadzīga, lai varētu novērtēt atbrīvojuma pieprasījumu.

Ja kompetentā iestāde pieprasa papildu informāciju, lēmuma pieņemšanas termiņš tiek apturēts līdz brīdim, kad gaisa kuģa ekspluatants ir sniedzis pilnīgu informāciju.

8.4. Kompetentās iestādes lēmums (*RFEUA* 5. panta 6. punkts)

Kompetentajai iestādei ir jāpieņem lēmums par to, vai pieņemt vai noraidīt pirmo atbrīvojuma pieprasījumu, ko gaisa kuģa ekspluatants iesniedzis saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktu. Gaisa kuģa ekspluatants nevar uzskatīt, ka lēmuma nepieņemšana *RFEUA* 5. panta 5. punktā noteiktajos termiņos ir lēmums, ar ko atļauj pieprasīto atbrīvojumu.

Ja lēmums par pagarināšanas pieprasījumiem nav pieņemts vēlākais vienu mēnesi pirms iepriekš piešķirtā atbrīvojuma termiņa beigām, to uzskata par lēmumu atļaut turpināt piemērot atbrīvojumu, kura pagarinājums tiek prasīts. Tas tā ir gadījumā, ja gaisa kuģa ekspluatants vismaz trīs mēnešus pirms atbrīvojuma termiņa beigām ir pamatojis savu pagarināšanas pieprasījumu ar sīki izstrādātu un atbilstīgu pamatojumu.

8.5. **Kad sāk piemērot valsts lēmumu?**

RFEUA 5. panta 7. punktā ir noteikts, ka gaisa kuģa ekspluatantam ir tiesības pārsūdzēt kompetentās iestādes lēmumu, ar kuru noraidīts atbrīvojuma pieprasījums. Pārsūdzības gadījumā saskaņā ar dalībvalstu procesuālo autonomiju tiek piemērotas attiecīgās valsts procedūras, kas nosaka, vai pārsūdzētais valsts lēmums būtu jāaptur.

8.6. **Komisijas loma**

8.6.1. ***Atbrīvojumu saraksta publicēšana***

Kompetentajām iestādēm ir jāpaziņo Komisijai atļauto un noraidīto atbrīvojumu saraksts. Sarakstam pievieno pamatojumu un novērtējumu, kas bijis atbrīvojuma pieprasījuma pieņemšanas vai noraidīšanas pamatā (*RFEUA* 5. panta 8. punkts). To var veikt pa kategoriju blokiem (piemēram, nespēja pierādīt kādas prasības izpildi, termiņu neievērošana).

Saskaņā ar 5. panta 8. punktu Komisijai jāpublicē atļauto atbrīvojumu saraksts un tas jāatjaunina vismaz reizi gadā.

8.6.2. ***Sūdzības par piešķirtiem atbrīvojumiem***

Saskaņā ar *RFEUA* 5. panta 9. un 10. punktu un 16. panta 2. punktu Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros kompetentajai iestādei vai iestādēm pieprasa pieņemt lēmumu, ar ko atceļ konkrētu atbrīvojumu no nākamā sarakstu perioda sākuma.

Gadījumos, kad sarakstu periods sākas mazāk nekā divus mēnešus pēc tam, kad ir publicēts kompetentās iestādes lēmums par atbrīvojuma atcelšanu, lēmumu, ar ko atceļ minēto atbrīvojumu, piemēro tikai no nākamās sarakstu sezonas sākuma ([46]).

Komisija var nolemt rīkoties pēc savas iniciatīvas vai pēc tam, kad ir novērtēta rakstiska sūdzība, kas par piešķirtu atbrīvojumu saņemta no:

— dalībvalsts,

— gaisa kuģa ekspluatanta,

— attiecīgās Savienības lidostas vadības dienesta,

— aviācijas degvielas piegādātāja.

Lai Komisijai būtu vieglāk novērtēt šo jautājumu un izlemt, vai ir jāpieņem īstenošanas akts, lai pieprasītu atcelt piešķirto atbrīvojumu, Komisija var pieprasīt visu vajadzīgo informāciju no dalībvalstīm un gaisa kuģu ekspluatantiem. *RFEUA* 5. panta 10. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm un gaisa kuģu ekspluatantiem informācija ir jāsniedz bez liekas kavēšanās un ka dalībvalstīm ir jāpalīdz gaisa kuģu ekspluatantiem sniegt informāciju.

([46]) Padomes Regulas (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.) 2. panta d) punkts: "sarakstu periods" nozīmē vai nu vasaras, vai ziemas sezonu, ko izmanto aviosabiedrību reisu sarakstos".