



Briselē, 2021. gada 19. novembrī
(OR. en)

13853/21

**Starpiestāžu lieta:
2021/0205(COD)**

**TRANS 670
AVIATION 280
ENV 871
ENER 490
IND 341
COMPET 810
ECO 122
RECH 505
CODEC 1467
CLIMA 371
RELEX 970**

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
K-jas dok. Nr.:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam – progresa ziņojums / politikas debates

TTE padomes 2021. gada 9. decembra sanāksmē prezidentvalsts ir paredzējusi iekļaut progresa ziņojumu un politikas debates par minēto priekšlikumu. Lai informētu ministrus par līdz šim panākto progresu un dotu ievirzi viedokļu apmaiņai par būtiskajiem jautājumiem, prezidentvalsts ir sagatavojusi progresa ziņojumu (I pielikums). Gatavojoties ministru politikas debatēm, II pielikumā delegāciju vajadzībām ir dota orientējoša piezīme.

Pastāvīgo pārstāvju komiteja/Padome tiks aicināta pieņemt zināšanai I pielikumā izklāstīto progresa ziņojumu. Padome tiks aicināta pievērsties II pielikumā izklāstītajiem punktiem.

I. IEVADS

Komisija 2021. gada 14. jūlijā iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei minēto priekšlikumu, kas ir daļa no paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ¹, kuras mērķis ir panākt, ka ES politika klimata, enerģētikas, zemes izmantojuma, transporta un nodokļu jomā spēj sasniegt ES mērķi līdz 2030. gadam panākt neto iekšzemes samazinājumu siltumnīcefekta gāzu emisijām vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

Paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" mērķis ir panākt atbilstību mērķrādītājiem, par kuriem panākta vienošanās Eiropas Klimata aktā ², lai pašos pamatos pārveidotu ekonomiku un sabiedrību, nodrošinot taisnīgāku, zaļāku un pārtikušāku nākotni. Nākamajā desmitgadē samazināt emisijas ir būtiski, lai Eiropa līdz 2050. gadam kļūtu par pasaulē pirmo klimatneitrālo kontinentu un lai Eiropas zaļais kurss kļūtu par realitāti.

Lai sasniegtu mērķi pavērt ES ceļu uz to, lai līdz 2050. gadam sasniegtu klimatneitralitāti, transporta emisijas būtu jāsamazina aptuveni par 90 %. Minētajam priekšlikumam būtu svarīga nozīme šajos centienos, jo tā galvenais mērķis ir palielināt gan pieprasījumu pēc ilgtspējīgām aviācijas degvielām (*SAF*), tostarp pēc sintētiskām aviācijas degvielām, gan to piedāvājumu, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus ES gaisa transporta tirgū. Tā galvenie noteikumi jo īpaši ir vērsti uz šādiem aspektiem:

¹ Paketē ir divpadsmit Komisijas priekšlikumi enerģētikas, vides, nodokļu, tirdzniecības un transporta jomā; līdz gada beigām vēl tiek gaidīti papildu priekšlikumi enerģētikas politikas jomā. Trīs tiesību aktu priekšlikumi ir tieši saistīti ar transporta politiku: iepriekš minētais priekšlikums, *FuelEU Maritime* un Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula (*AFIR*).

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.)

- (i) prasību noteikšana ilgtspējīgas aviācijas degvielas un sintētiskās aviācijas degvielas uzpildei, sākot no 2025. gada ar pakāpenisku palielinājumu līdz 2050. gadam;
- (ii) pārejas perioda noteikšana, kas degvielas piegādātājiem ļauj sasniegt mērķrādītājus, kuri pielikumā ir noteikti kā svērtais vidējais visā Savienībā;
- (iii) pasākumu pret liekas degvielas uzpildi nodrošināšana;
- iii) ziņošanas pienākumu noteikšana degvielas piegādātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem.

Minētais priekšlikums ir savstarpēji saistīts ar citiem paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem. Jo īpaši tajā minētā ilgtspējīgas aviācijas degvielas un sintētiskās aviācijas degvielas definīcija ir pārņemta no Atjaunojamo energoresursu direktīvas ³. Noteikums par Savienības lidostu pienākumu nodrošināt infrastruktūru ir savstarpēji saistīts ar *AFIR* ⁴.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328., 21.12.2018., 82. lpp.).

⁴ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES – COM(2021) 559 final.

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

Eiropas Parlaments ir izraudzījis Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN*) par komiteju, kas ir atbildīga ⁵ par šo priekšlikumu, un *Søren GADE* kungu (DK, *RENEW*) – par referentu.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja savu atzinumu pieņēma 2021. gada 20. oktobrī ⁶. Reģionu komiteja atzinumu par šo priekšlikumu vēl nav pieņēmusi.

Spānijas parlaments 2021. gada 27. oktobrī pieņēma atzinumu ⁷ par subsidiaritātes principa piemērošanu un Čehijas senāts pieņēma rezolūciju ⁸ par priekšlikumu.

⁵ Parlamenta komiteja *ITRE* un *ENVI* rīkosies saskaņā ar komiteju iesaistīšanas procedūru (Eiropas Parlamenta Reglamenta 57. pants).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21.

⁸ ST 14035/21.

III. DARBS PADOMĒ UN TĀS DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

Slovēnijas prezidentūras laikā minētais priekšlikums tika skatīts ievērojamā skaitā sanāksmju Aviācijas jautājumu darba grupas līmenī. Līdz šim septiņas sanāksmes ir bijušas veltītas iepazīstināšanai ar priekšlikumu, tā ietekmes novērtējuma analīzei, pamatīgai priekšlikuma izskatīšanai pantu pa pantam, kā arī prezidentvalsts sagatavoto trīs kompromisa tekstu izskatīšanai.

Turklāt šim priekšlikumam pievērsās plašākā viedokļu apmaiņā par visiem trim paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ar transportu saistītajiem dosjē, kura notika Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmē 2021. gada 12. novembrī.

Prezidentvalsts Slovēnija arī sagatavoja ziņojumu (ST 13977/21), kura nolūks ir vispārēji informēt par pašreizējo stāvokli un sniegt pārskatu par paveikto ne vien saistībā ar šo priekšlikumu, bet ar paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %" kopumā. Ziņojumā uzsvars likts uz tās horizontālajiem aspektiem, piemēram, savstarpējām saiknēm starp priekšlikumiem, un galvenajiem aspektiem, kas līdz šim izvirzīti diskusijās. Šis ziņojums kā informatīvs dokuments ir izplatīts visiem Padomes sastāviem, kuri ir atbildīgi par dažādajiem paketes priekšlikumiem.

IV. KOMPROMISA TEKSTA SAGATAVOŠANA

Prezidentvalsts ir sagatavojusi un ar Aviācijas jautājumu darba grupas locekļiem apspriedusi trīs kompromisa tekstus ⁹, kuros ir risināta lielākā daļa priekšlikuma jautājumu. Tomēr vēl ir jāturpina darbs pie zemāk minētajiem diviem galvenajiem strīdīgajiem jautājumiem.

Debatēs ir apliecinājies, ka priekšlikums dalībvalstīm ir nozīmīgs. Lai gan dalībvalstis atbalsta tā mērķus, daudzām valstīm ir atšķirīgas pieejas šo mērķu sasniegšanai. Slovēnijas prezidentūras laikā notikušajās diskusijās tika precizēti un uzlaboti šādi aspekti:

- 1) ir iekļauta piedalīšanās klauzula mazākām lidostām, ko dalībvalstis gribētu ietvert priekšlikuma darbības jomā;
- 2) gaisa kuģu ekspluatantu darbības joma ir vēl vairāk paplašināta, un tagad regulas darbības jomā ir vairāk gaisa kuģu ekspluatantu;
- 3) ir precizēta "gadā vajadzīgās aviācijas degvielas" definīcija un 5. pants, lai noteikumos pret liekas degvielas uzpildi nodrošinātu drošības pasākumus;
- 4) ir precizēts degvielas piegādātāju atbilstības apliecinājums;
- 5) ir precizēta valsts kompetentās iestādes loma, jo īpaši attiecībā uz Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru;
- 6) tika uzlabota ar naudas sodiem saistītā terminoloģija;
- 7) tika pamatoti datu vākšanas un ziņošanas pienākumi, lai nodrošinātu šīs regulas ietekmes uz Savienības gaisa kuģu ekspluatantu un gaisa satiksmes mezglu konkurētspēju pārraudzību.

⁹ ST 11686/21 + REV 1-2

V. SECINĀJUMI

Pamatojoties uz līdz šim paveikto, prezidentvalsts izdara šādus secinājumus:

1. Dalībvalstis plaši atbalsta regulas projekta mērķus.
2. Tomēr dalībvalstīm ir dažādas nostājas attiecībā uz diviem galvenajiem strīdīgajiem jautājumiem. Tie ir šādi:
 - šajā regulā ieviesto pienākumu apjoms un grafiks;
 - ilgtspējīgu aviācijas degvielu definīcija, kas nosaka to atļaujamo degvielu aptvērumu, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā.
3. Visbeidzot, vēl ir jāprecizē daži atlikušie jautājumi. Tostarp:
 - noteikumi pret liekas degvielas uzpildi ES iekšienē veiktos lidojumos;
 - pārejas perioda ilgums un aptvērums;
 - 11. pantā par izpildes panākšanu paredzēto naudas sodu galamērķis;
 - II pielikumā doto tabulu racionalizēšana.

Lai gan prezidentvalsts uzskata, ka tā ir veikusi apjomīgu darbu pie šā teksta un tā mazāk strīdīgajiem punktiem, joprojām vēl ir veicams turpmāks sagatavošanas darbs. Prezidentvalsts savā jaunākajā kompromisa tekstā ir iesniegusi arī priekšlikumus par galvenajiem strīdīgajiem jautājumiem, tomēr ir vajadzīgas padziļinātas diskusijas.

Ņemot vērā minēto, Pastāvīgo pārstāvju komiteja un Padome tiek aicinātas pieņemt zināšanai šo progresu ziņojumu par paveikto attiecībā uz priekšlikumu Regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam.

Dalībvalstis tiek aicinātas dalīties pārdomās jo īpaši par šiem priekšlikuma aspektiem:

- *Komisijas ierosinātā degvielas piejaukšanas pienākuma līmeņa atbilstība ES klimata mērķu sasniegšanai;*
- *vai Komisijas pieeja attiecībā uz degvielām, kuras būtu jāatzīst par atbilstīgām kā ilgtspējīgām aviācijas degvielām, ir pietiekoša, lai sasniegtu visas ES vārienīgo mērķi attiecībā uz SAF, vienlaikus nodrošinot vidisko integritāti un ES ekspluatantu konkurētspēju.*