



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

13897/21

---

**Starpiestāžu lieta:  
2021/0210(COD)**

---

**TRANS 674  
MAR 213  
ENV 876  
ENER 495  
IND 348  
COMPET 819  
ECO 123  
RECH 507  
CODEC 1474**

## **ZIŅOJUMS**

---

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Iepriekš. dok. Nr.:	ST 12813/21
K-jas dok. Nr.:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Temats:	Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu <ul style="list-style-type: none"><li>• progresa ziņojums / politikas debātes</li></ul>

---

*TTE padomes (Transports) 2021. gada 9. decembra sanāsmē prezidentvalsts ir paredzējusi iekļaut progresa ziņojumu un politikas debātes par minēto priekšlikumu. Lai informētu ministrus par līdz šim panākto progresu un dotu ievirzi viedokļu apmaiņai par būtiskiem jautājumiem, prezidentvalsts ir sagatavojusi progresa ziņojumu (I pielikums) un politikas dokumentu (II pielikums).*

*Pastāvīgo pārstāvju komiteja/Padome tiks aicināta pieņemt zināšanai I pielikumā izklāstīto progresa ziņojumu. Padome tiks aicināta izskatīt II pielikumā izklāstītos jautājumus.*

**I. IEVADS**

Komisija 2021. gada 14. jūlijā iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei minēto priekšlikumu, kas ir daļa no paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" <sup>1</sup>, 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 <sup>2</sup>, lai pašos pamatos pārveidotu ekonomiku un sabiedrību, panākot 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 ievirzīt ES uz to, lai līdz 2050. gadam sasniegtu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas būtu jāsamazina aptuveni par 90 %. Minētajam priekšlikumam šajā ziņā būtu būtiska nozīme, jo tā galvenais mērķis ir palielināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu pieprasījumu un konsekventu izmantošanu jūrniecības nozarē, vienlaikus nodrošinot raitu jūras satiksmes darbību un izvairoties no iekšējā tirgus izkropļojumiem. Jo īpaši tā galvenie noteikumi ir vērsti uz šādiem aspektiem:

- i) noteikt samazināšanas mērķrādītājus uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātei;
- ii) noteikt prasības kuģiem par krasta elektroapgādes vai bezemisiju enerģijas izmantošanu pie piestātnes vai enkurvietā, kas piemērojamas no 2030. gada;

---

<sup>1</sup> Paketē ir divpadsmit Komisijas priekšlikumi enerģētikas, vides, nodokļu, tirdzniecības un transporta jomā; līdz šā gada beigām vēl gaidāmi papildu priekšlikumi enerģētikas politikas jomā. Trīs leģislatīvo aktu priekšlikumi ir tieši saistīti ar transporta politiku: iepriekš minētais priekšlikums (t. i., ierosinātā regula par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā – "*FuelEU Maritime*"), ierosinātā regula par ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu aviācijas nozarē ("*ReFuel Aviation*") un ierosinātā regula par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu ("*AFIR*").

<sup>2</sup> 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.).

iii) noteikt principus biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu un pārstrādātu oglekļa degvielu uzskaitē siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes samazināšanas mērķrādītājos;

iv) izveidot *FuelEU* atbilstības sertifikātu un noteikt pienākumu to turēt uz kuģiem; un

v) ieviest monitoringa, ziņošanas, verificācijas, inspekcijas un izpildes procedūras un finanšu noteikumus (tostarp soda naudas kuģiem par neatbilstību, kā arī no soda naudām iegūto līdzekļu piešķiršana Inovāciju fondam).

Šajā dosjē ir atspoguļotas arī savstarpējās saiknes ar citiem paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem. Konkrēti, tajā minētā degvielu definīcija, kā arī daži parametri, ko izmanto to uzskaitē (piemēram, siltumnīcefekta gāzu aiztaupījuma kritēriji, kā arī atjaunīgo un mazoglekļa degvielu sertifikācija), izriet no Atjaunojamo energoresursu direktīvas (AED) <sup>3</sup>. Daži noteikumi par elektroenerģijas piegādi jūras ostās ir cieši saistīti ar ierosināto regulu par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu – "AFIR" <sup>4</sup>. Būtu arī jāatgādina, ka dekarbonizācijas tempu nozarē būtiski ietekmēs ETS pārskatīšana <sup>5</sup>, kas tagad pievēršas arī jūras transportam un ievieš oglekļa cenas noteikšanas mehānismu.

## **II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS**

Eiropas Parlaments ir izraudzījis Transporta un tūrisma komiteju (TRAN) par komiteju, kas ir atbildīga <sup>6</sup> par *FuelEU Maritime* priekšlikumu, un *Jörgen Warborn* kungs (SE, PPE) ir iecelts par tās referentu.

---

<sup>3</sup> 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.).

<sup>4</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES – dok. 10877/21 + ADD 1–7.

<sup>5</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757 – dok. 10875/21 + ADD 1–7.

<sup>6</sup> ITRE un ENVI parlamentārās komitejas darbosies saskaņā ar komiteju iesaistīšanas procedūru (Eiropas Parlamenta Reglamenta 57. pants).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja un Reģionu komiteja vēl nav pieņēmušas atzinumu par priekšlikumu.

### **III. DARBS PADOMĒ UN TĀS DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS**

Slovēnijas prezidentūras laikā *FuelEU Maritime* priekšlikums ir skatīts ievērojamā skaitā sanāksmju Kuģniecības jautājumu darba grupas līmenī. Līdz šim vienpadsmit sanāksmes ir veltītas priekšlikuma rūpīgai izskatīšanai pantu pa pantam, tā ietekmes novērtējumam un savstarpējām saiknēm ar citiem paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem.

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

Prezidentvalsts Slovēnija arī sagatavoja ziņojumu (dok. 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 paketes horizontālajiem aspektiem, piemēram, savstarpējām saiknēm starp priekšlikumiem, un galvenajiem jautājumiem, kas līdz šim izvirzīti diskusijās. Minētais ziņojums kā informatīvs dokuments ir izplatīts visiem Padomes sastāviem, kuri ir atbildīgi par dažādajiem paketes priekšlikumiem.

### **IV. GALVENIE POLITISKIE JAUTĀJUMI UN PAVEIKTAIS**

Diskusijas ir pierādījušas, ka dalībvalstis uzskata priekšlikumu par ļoti svarīgu, piekrītot tā pamatojumam un mērķiem. Tomēr tās ir arī parādījušas, ka priekšlikums tiek uzskatīts par sarežģītu gan no tehniskā, gan politiskā viedokļa un ka būtu vajadzīgs papildu laiks, lai dalībvalstis to pienācīgi izskatītu. Diskusiju laikā daudzas delegācijas patiešām ir regulāri norādījušas savas vispārējās vai parlamentārās izpētes atrunas par priekšlikumu.

Galvenie politiskie jautājumi, kas tika uzsvērti diskusijās, ir saistīti ar šādiem aspektiem:

1) darbības joma: no vienas puses, "materiālā" darbības joma (t. i., piemērošana visiem kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnas) un, no otras puses, "ģeogrāfiskā" darbības joma (t. i., ierosinātās regulas piemērošana kuģiem attiecībā uz 50 % no enerģijas, kas patērēta reisos, kuri iziet no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas vai ienāk tajā, ja iepriekšējā vai nākamā osta ir trešās valsts jurisdikcijā);

2) siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes samazināšanas mērķrādītāji;

3) krasta elektroapgādes (*OPS*) prasības;

4) atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošana, kā arī noteikumi par to uzskaiti, lai sasniegtu siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes samazināšanas mērķrādītājus; un

5) priekšlikuma pārvaldība (tostarp izpildes un soda naudas aspekti).

Ņemot vērā iepriekš minēto, prezidentvalsts Slovēnija neuzskatīja par piemērotu strādāt pie kompromisa, ar ko šajā posmā risinātu būtiskus vai strīdīgus jautājumus, un tā drīzāk koncentrējās uz kompromisa tekstu, kas attiecas tikai uz redakcionāliem vai tehniskiem aspektiem <sup>7</sup> un kas tika iesniegts un izskatīts Kuģniecības jautājumu darba grupas līmenī.

## V. SECINĀJUMI

Balstoties uz līdz šim paveikto, prezidentvalsts izdara šādus secinājumus:

1. lai gan dalībvalstis lielā mērā piekrīt lielākajai daļai regulas projekta mērķu, tām ir vajadzīgs vairāk laika, lai to pienācīgi izskatītu; un
2. tādēļ ir jāturpina darbs, lai panāktu būtisku progresu saistībā ar šo priekšlikumu.

Ņemot vērā minēto, Pastāvīgo pārstāvju komiteja un Padome tiek aicinātas pieņemt zināšanai šo progresa ziņojumu par *FuelEU Maritime* priekšlikumu.

---

<sup>7</sup> Dok. 12813/21.

***Politikas dokuments diskusiju vadīšanai TTE padomes (Transports) sanāksmē 2021. gada  
9. decembrī***

Jūras transports ir būtisks ES iekšējās un ārējās tirdzniecības un savienojamības virzītājspēks. Lai gan nozare nepārprotami ir nozīmīgs ekonomikas izaugsmes virzītājspēks un sniedz būtiskus ekonomiskus un sociālus ieguvumus ES, tā ietekmē arī vidi un cilvēku veselību. Neraugoties uz pēdējos gados gūtajiem panākumiem, jūrniecības nozare joprojām gandrīz pilnībā ir atkarīga no fosilā kurināmā un ir ievērojams siltumnīcefekta gāzu un citu kaitīgu piesārņotāju emisiju avots.

Eiropas Klimata akta <sup>8</sup> mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55 %, un tas virza ES uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam, kad būtu sagaidāms transporta radīto emisiju samazinājums par 90 %. Lai atvieglotu šā mērķa sasniegšanu, 2021. gada jūlijā paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %" tika pieņemtas vairākas likumdošanas iniciatīvas. "**FuelEU Maritime**" priekšlikums <sup>9</sup> ir daļa no to pasākumu kopuma, kuru mērķis ir pievērsties jūrniecības nozares radītajām emisijām. Jo īpaši šī iniciatīva paredz noteikumus, ar ko samazināt tās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti, ko izmanto uz kuģiem, kuri ienāk, atrodas ES dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās vai iziet no tām, vienlaikus veicinot atjaunīgo un mazoglekļa degvielu plašāku izmantošanu jūras transportā.

Slovēnijas prezidentūras laikā priekšlikums un tā ietekmes novērtējums ir rūpīgi analizēti Kuģniecības jautājumu darba grupas līmenī. Diskusijas ir skaidri parādījušas, ka dalībvalstis uzskata šo priekšlikumu par ļoti svarīgu, piekrītot tā pamatojumam un mērķiem. Tomēr tā ļoti tehniskais raksturs un dažu noteikumu sarežģītība prasa rūpīgu uzmanību un turpmāku izskatīšanu. Ņemot to vērā, prezidentvalsts uzskata, ka viedokļu apmaiņa TTE padomes (Transports) līmenī būtu lietderīga. Tādēļ dalībvalstis tiek aicinātas paust viedokli par šādiem priekšlikuma aspektiem:

---

<sup>8</sup> 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.).

<sup>9</sup> Priekšlikums Regulai par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu (dok. 10327/21 + ADD 1–3).

1. veids, kā tiek izstrādāti divi galvenie pasākumi saistībā ar uz kuģa patērētās enerģijas gada siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtību un krasta elektroapgādes vai bezemisiju enerģijas izmantošanu pie piestātnes vai enkurvietā, tostarp starptautiskā dimensija un sekas;
2. vispārējā pārvaldība ierosinātās regulas piemērošanai un izpildei (piemēram, monitoringa un ziņošanas darbības, verifikācijas procedūras, soda naudas utt.).

---