**Informatīvais ziņojums**

**“Latvijas nostāja Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomē 2021. gada 9. decembrī”**

2021. gada 9. decembrī Briselē notiks Eiropas Savienības (turpmāk – ES) Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas (TTE) ministru padomes transporta ministru sanāksme, kuras darba kārtības pamatdaļā ir ietverti šādi Satiksmes ministrijas kompetencē esoši jautājumi:

1. **Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam** *(politikas debates)*

2021. gada 14. jūlijā Eiropas Komisija (turpmāk – Komisija) iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu Regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (turpmāk – SAF priekšlikums), kas ir daļa no *“Fit for 55”* pakotnes, kas paredz līdz 2030. gadam samazināt ES iekšzemes siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisijas vismaz par 55% salīdzinājumā ar 1990. gadu. *“Fit for 55”* pakotne ir balstīta uz Eiropas Klimata likumā pieņemtajiem mērķiem būtiski pārveidot ekonomiku un sabiedrību godīgākai, zaļākai un pārtikušākai nākotnei. SEG emisiju samazināšana ir svarīga, lai Eiropa kļūtu par pirmo pasaules klimatneitrālo kontinentu līdz 2050. gadam, tādējādi īstenojot Eiropas Zaļo kursu.

Lai sasniegtu ES klimatneitralitāti līdz 2050. gadam, nepieciešams samazināt transporta SEG emisijas par vismaz 90%. SAF priekšlikuma galvenais mērķis ir palielināt gan pieprasījumu, gan piedāvājumu pēc ilgtspējīgas aviācijas degvielas, tostarp sintētiskās aviācijas degvielas, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā ES gaisa transporta tirgū. SAF priekšlikums ir cieši saistīts ar citiem *“Fit for 55”* pakotnes priekšlikumiem, un tā galvenie noteikumi ir vērsti uz šādiem aspektiem:

1. noteikt prasības ilgtspējīgas aviācijas degvielas un sintētiskās aviācijas degvielas palielināšanai sākot no 2025. gada un pakāpeniski palielinot līdz 2050. gadam;
2. nosakot pārejas periodu, kas ļauj degvielas piegādātājiem sasniegt noteiktos mērķus;
3. nodrošināt *“anti-tankering”* (liekas degvielas uzpildes) pasākumus;
4. noteikt ziņošanas pienākumus degvielas piegādātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem.

Ministru Padomē dalībvalstis ir aicinātas paust savu nostāju par Komisijas ierosināto apvienošanas mandāta atbilstību ES klimata mērķu sasniegšanai, kā arī par to, vai Komisijas nostāja jautājumā par to, kuras degvielas būtu piemērojamas kā SAF, ir pietiekama un sakrīt ar SAF ambīcijām visā ES, vienlaikus nodrošinot ES operatoru vides integritāti un konkurētspēju.

**Latvija paudīs nostāju, ka** Latvija atbalsta Komisijas centienus pakāpeniski ieviest ilgtspējīgu degvielu, kas samazinātu aviosabiedrību izmaksu slogu, ļautu pielāgot ražošanas jaudu un nodrošināt, ka vides mērķi tiek sasniegti noteiktajā termiņā. Latvija ir pārliecināta, ka aviācijas nozare ir gatava īstenot Komisijas priekšlikumu nodrošināt 2% SAF maisījumu sākot no 2025. gada, taču kā izaicinājumu saskatām noteikumu, ka ilgtspējīgai aviācijas degvielai līdz 2030. gadam vajadzētu būt vismaz 5% no SAF un 63% līdz 2050. gadam. Vienlaikus uzskatām, ka ir svarīgi, lai dalībvalstis un globālā tirgus dalībnieki sniegtu atbilstošu atbalstu pienācīgiem un savlaicīgiem ieguldījumiem jaunāko tehnoloģiju ražošanā un pētniecībā, kas ļautu izvirzīt vēl augstākas vides ambīcijas.

Latvija uzskata, ka *“Fit for 55”* pakotnē ir iekļauti vairāki svarīgi aspekti, kam būs ilgtermiņa ietekme uz ES aviācijas nozari. Šie aspekti ietver emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas uzlabošanu, nodokļu priekšlikumu aviācijas degvielai un ilgtspējīgas aviācijas degvielas izmantošana.

Būtu nepieciešams novērtēt šo attīstības faktoru mijiedarbību un to ietekmi uz nozares konkurētspēju Eiropas līmenī. Līdz ar to zaļās aviācijas iniciatīvas ir jārisina plašāk, aicinot šīm iniciatīvām pievienot ārpus ES esošo valstu skaitu. Vienlaikus norādām, ka nepieciešams veikt ietekmes novērtējumu par SAF priekšlikuma ilgtermiņa ietekmi uz ES aviācijas nozari un tās konkurētspēju, jo nav pieļaujams, ka ES aviokompāniju konkurences priekšrocības tiek samazinātas salīdzinājumā ar trešo valstu pārvadātājiem. Attiecīgi Latvija uzskata, ka labākos rezultātus tādā globālā sektorā kā aviācija var sasniegt ar globāliem centieniem un globālu regulējumu.

*Satiksmes ministrijas sagatavotā nacionālā pozīcija Nr.1 “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam” apstiprināta Ministru kabineta 2021. gada 5. oktobra sēdē un izskatīta Saeimas Eiropas lietu komisijas 2021. gada 3. novembra sēdē.*

1. **Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES** *(politikas debates)*

Komisija 2021. gada 14. jūlijā iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (AFIR), kas ir daļa no “*Fit for 55*” pakotnes. Lai sasniegtu mērķi pavērt ES ceļu uz to, lai līdz 2050. gadam sasniegtu klimatneitralitāti, transporta nozarē emisijas būtu jāsamazina aptuveni par 90%. Iepriekš minētajam priekšlikumam būtu izšķiroša nozīme zaļajā pārveidē, jo tā galvenais mērķis ir atbalstīt publiski pieejamas alternatīvu degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu autotransporta, aviācijas un ūdens transporta nozarē visā ES. Šī priekšlikuma mērķis ir:

(i) nodrošināt pietiekamu infrastruktūras tīklu autotransporta līdzekļu vai kuģu uzlādei vai uzpildei ar alternatīvām degvielām;

(ii) sniegt alternatīvas ar fosilām degvielām darbināmu dzinēju izmantošanai kuģiem, kas atrodas pie piestātnēm, vai stāvošiem gaisa kuģiem, un

(iii) nodrošināt infrastruktūras pilnīgu sadarbspēju un lietošanas ērtumu.

Ministru Padomē dalībvalstis ir aicinātas paust savu nostāju par to, kā tās saredz alternatīvu degvielu darbinātu lielas noslodzes transportlīdzekļu segmenta ieviešanu un uzņemšanu tirgū, kā tās plānojušas turpināt progresu, kas panākts lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes un uzpildes publiskās un privātās infrastruktūras izveidošanā, kā arī, vai tās saskata konkrētus stimulus un pasākumus, kas varētu palīdzēt veicināt alternatīvu degvielu darbinātu lielas noslodzes transportlīdzekļu ātrāku integrāciju ikdienas dzīvē, tādējādi sekmējot papildu centienus, kas vajadzīgi, lai sasniegtu starpposma mērķrādītāju siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai līdz 2030.gadam.

**Latvija paudīs nostāju**, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu segmenta ieviešanā tuvākajā nākotnē nav paredzams viens risinājums, kas piemērots visiem pielietojumiem, kurus ietver minētais segments, tādēļ nepieciešams izskatīt dažādas alternatīvas lielas noslodzes transportlīdzekļu degvielām atkarībā no pielietojuma, reģiona, ieguves iespējām un citiem faktoriem. Tāpat minētā segmenta prasību nodrošināšanai būs nepieciešams būtiski pārveidot un uzlabot esošo degvielas infrastruktūru. Attiecībā uz ātrāku integrāciju ikdienas dzīvē, Latvija paudīs nostāju, ka šeit nepieciešama cieša sadarbība ar nozarēm, kuras ievieš jaunus alternatīvo degvielu risinājumus, lai pārliecinātos, ka tiek sasniegts labākais iespējamais rezultāts, kā arī jāpatur prātā transportlīdzekļu operatoru apsvērumi.

*Satiksmes ministrijas sagatavotā nacionālā pozīcija Nr.1 “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES” apstiprināta Ministru kabineta 2021. gada 2. novembra sēdē un izskatīta Saeimas Eiropas lietu komisijas 2021. gada 10. novembra sēdē.*

1. **Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par atjaunojamo un zema oglekļa satura degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK** *(politikas debates)*

Jūras transports ir būtisks ES iekšējās un ārējās tirdzniecības un savienojamības virzītājspēks. Lai gan nozare ir nozīmīgs ekonomikas izaugsmes virzītājspēks un sniedz ievērojamus ekonomiskus un sociālus ieguvumus ES, tai ir arī ietekme uz vidi un cilvēku veselību. Neskatoties uz pēdējos gados gūtajiem panākumiem, kuģniecības nozare joprojām gandrīz pilnībā balstās uz fosilo kurināmo un ir nozīmīgs SEG un citu kaitīgu piesārņotāju emisiju avots.

2021. gada 14. jūlijā Komisija iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par atjaunojamo un zema oglekļa satura degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (turpmāk – *“FuelEU Maritime”* priekšlikums), kas ir daļa no *“Fit for 55”* pakotnes. Lai sasniegtu pakotnē izvirzītos mērķi samazināt transporta sektora SEG emisijas par 90% līdz 2050. gadam, *“FuelEU Maritime”* priekšlikuma mērķis ir palielināt pieprasījumu un konsekventi izmantot atjaunojamo un zema oglekļa satura degvielu jūras transporta nozarē, vienlaikus nodrošinot netraucētu jūras satiksmes darbību un izvairoties no iekšējās satiksmes un tirgus darbības traucējumiem.

*“FuelEU Maritime”* priekšlikums ir cieši saistīts ar citiem *“Fit for 55”* pakotnes priekšlikumiem, un tā galvenie noteikumi ir vērsti uz šādiem aspektiem:

1. noteikt SEG intensitātes samazināšanas mērķus uz kuģiem patērētajai enerģijai;
2. noteikt prasības krasta elektroapgādes vai nulles emisijas enerģijas izmantošanai pasažieru kuģiem un konteineru kuģiem pie piestātnes, kas piemērojamas no 2030. gada;
3. noteikt principus biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunojamās degvielas un otrreizējās pārstrādes oglekļa degvielas uzskaitei SEG intensitātes samazināšanas mērķiem;
4. izveidot *“FuelEU”* atbilstības sertifikātu un noteikt pienākumu to glabāt uz kuģa;
5. ieviest uzraudzības, ziņošanas, pārbaudes, inspekcijas un izpildes procedūras un finanšu noteikumus (tostarp sodus kuģiem par neatbilstību, kā arī minēto sodu novirzīšanu Inovāciju fondā).

Galvenie identificētie politiskie jautājumi, par kuriem ir bijušas ilgstošas diskusijas Padomes Kuģniecības darba grupas sanāksmēs, ir attiecīgi:

1. tvērums – no vienas puses par darbības jomu (t.i., piemērošana visiem kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000), no otras puses par “ģeogrāfisko” tvērumu (t.i., piemērošana attiecībā uz 50% no enerģijas, ko kuģi izmanto reisos, kuri ierodas vai iziet no ostas, kas ir dalībvalsts jurisdikcijā, kur atttiecīgi iepriekšējā vai nākamā osta ir trešās valsts jurisdikcijā);
2. SEG intensitātes samazināšanas mērķi;
3. krasta elektroapgādes (OPS) prasības;
4. atjaunojamo un zema oglekļa satura degvielu izmantošana, kā arī noteikumi par to uzskaiti, lai sasniegtu SEG intensitātes samazināšanas mērķus;
5. priekšlikuma pārvaldība (tostarp izpildes un sodu aspekti).

Ministru Padomē dalībvalstis ir aicinātas paust savu nostāju par *“FuelEU Maritime”* priekšlikumā noteikto veidu, kā ir izstrādāti divi galvenie pasākumi attiecībā uz ikgadējās SEG intensitātes ierobežošanu enerģijai kas ir izmantota uz kuģa, kā arī krasta elektroapgādes vai nulles emisijas enerģijas izmantošanu piestātnē, t.sk. tā starptautisko dimensiju un ietekmi. Papildus ministri ir aicināti sniegt viedokli par vispārējo *“FuelEU Maritime”* priekšlikumā noteikto pārvaldības mehānismu regulas piemērošanai un izpildei (piemēram, uzraudzības un ziņošanas aktivitātes, apstiprināšanas procedūras, sodi, u.c.).

**Latvija paudīs nostāju, ka** joprojām nav pieejams ietekmes novērtējums, kas parādītu *“Fit for 55”* pakotnes ietekmi uz jūras transporta nozari dalībvalstīs. Lai gan Latvija izprot un atbalsta nepieciešamību sasniegt SEG emisiju samazināšanas mērķus, esam piesardzīgi par to ietekmi uz nozari. Papildus esam piesardzīgi arī par tādām *“FuelEU Maritime”* priekšlikuma daļām kāieviesto sodu sistēma, neatbilstošu definīciju noteikšana (piemēram, kuģiem ostā), kā arī priekšlikuma iespējamās izrietošās sekas, piemēram, krasta elektroapgādes nodrošināšana konteinerkuģiem pie piestātnes sākot ar 2030. gadu.

Latvija uzskata, ka labākos rezultātus tādā globālā sektorā kā kuģniecība var sasniegt ar globāliem centieniem un globālu regulējumu. Attiecīgi Latvija paudīs nostāju, ka dotu priekšroku globālam Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) regulējumam.

*Satiksmes ministrijas sagatavotā nacionālā pozīcija Nr.1 “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par atjaunojamo un zema oglekļa satura degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK” apstiprināta Ministru kabineta 2021. gada 2. novembra sēdē un izskatīta Saeimas Eiropas lietu komisijas 2021. gada 10. novembra sēdē.*

Tāpat Ministru padomē sadaļā “Cita informācija” ir iekļauti sekojoši informatīvie jautājumi:

1. Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem;
2. Grozīts priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija);
3. Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK attiecībā uz paziņojumu par izlīdzināšanas prasībām attiecībā uz Savienībā reģistrētiem gaisa kuģu ekspluatantiem attiecībā uz globālā tirgus pasākumu;
4. Trešo valstu iekšzemes ūdensceļu sertifikātu atzīšana (*Informācija no Slovēnijas Prezidentūras par pašreizējo stāvokli*);
5. Ienākošās Prezidentūras darba programma (*Francijas delegācijas informācija*).

**Latvijas delegācija 2021. gada 9. decembra ES Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas (TTE) ministru padomes sanāksmē:**

1. Delegācijas vadītājs: Tālis Linkaits, satiksmes ministrs;
2. Delegācijas dalībnieki: Mārtiņš Kreitus, Latvijas Republikas Pastāvīgās pārstāves ES vietnieks; Ieva Riekstiņa, Satiksmes ministrijas nozares padomniece; Lauris Kanderis, Satiksmes ministrijas nozares padomnieks; Zita Kanberga, Satiksmes ministrijas atašejs.

Iesniedzējs: Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīzē: Valsts sekretāre I. Stepanova

Elīna Šimiņa-Neverovska

Tel.67028254

elina.simina@sam.gov.lv