



Briselē, 14.7.2021.  
SWD(2021) 634 final

**KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS**  
**IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS**

*Pavaddokuments dokumentam*

**Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai**  
**par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam**

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

## Kopsavilkuma lapa

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

### A. Rīcības nepieciešamība

#### Iemesli. Risināmā problēma

Lai gan ir ļoti svarīgi saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa transporta nozarē, tomēr kopš 1990. gadu sākuma aviācijas nozares radītās SEG emisijas ES un pasaules līmenī ir palielinājušās, un paredzams, ka līdz 2050. gadam tās palielināsies vēl vairāk. Tā kā ES ir noteikusi vērienīgus klimata mērķrādītājus 2030. un 2050. gadam, ir jāpaātrina aviācijas dekarbonizācija. Tomēr nozares iespējas samazināt oglekļa pēdu ir ierobežotas, jo īpaši tāpēc, ka tā paļaujas uz fosilajām degvielām un trūkst gatavības un cenas ziņā konkurētspējīgu alternatīvo degvielu tehnoloģiju. Kā uzsvērts Komisijas 2030. gada klimata mērķrādītāja plānā, ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF) var būtiski veicināt nozares dekarbonizāciju. SAF ir tehnoloģiski dzīvotspējīgas un saderīgas ar esošo gaisa kuģu tehnoloģiju un degvielas uzpildes infrastruktūru. Tomēr SAF tirgū ir iestājies sastingums, jo i) SAF ražošana un ii) pieprasījums pēc SAF ir zems. Tā iemesli ir a) rūpnieciskas un komerciālas problēmas, tostarp augstas ražošanas izmaksas un konkurējošs pieprasījums pēc izejvielām un atjaunīgās elektroenerģijas, b) augsta riska ieguldījumi ražošanas paplašināšanā un c) spēkā esošā regulatīvā un fiskālā sistēma, kas neveicina SAF izmantošanu, un turklāt jāņem vērā, ka gaisa transporta tirgū valda liela konkurence.

#### Paredzamie šīs iniciatīvas mērķi

Šīs iniciatīvas vispārīgais mērķis ir nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa transporta tirgū un vienlaikus samazināt aviācijas CO<sub>2</sub> emisijas saskaņā ar ES klimata mērķiem 2030. un 2050. gadam, šādā nolūkā pārorientējoties no fosilās reakktīvo dzinēju degvielas un izmantojot SAF lielo dekarbonizācijas potenciālu, tālab izveidojot konkurētspējīgu SAF tirgu, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus aviācijā. No vienas puses, tas nozīmē i) panākt SAF liela mēroga ražošanu un piegādi ar konkurētspējīgām izmaksām, optimizēt pašreizējo ražošanas jaudu un veicināt jaunu SAF ražotņu attīstību ES, un, izmantojot apjomradītus ietaupījumus un gūto pieredzi, samazināt ražošanas izmaksas. No otras puses, tas nozīmē ii) panākt, ka aviosabiedrības pakāpeniski ievieš un pastāvīgi izmanto SAF, mazināt oglekļa emisiju pārvirzes risku un nodrošināt, ka aviosabiedrībām ir piekļuve SAF tirgum uz vienlīdzīgu konkurences apstākļu pamata.

#### ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība

Aviācija ir ļoti integrēts tirgus, kas darbojas tīkla mērogā visā ES. Gaisa transportam ir raksturīga pārrobežu dimensija, kas sadrumstalotu tiesisko regulējumu padara par būtisku apgrūtinājumu ekonomikas dalībniekiem. Valstu pasākumu dažādībai varētu būt neparedzēta traucējoša ietekme. Aviācijas radītajām CO<sub>2</sub> emisijām piemīt arī pārrobežu raksturs, un tāpēc tās nevar novērst tikai valsts vai vietējā līmenī. ES klimata mērķi visdrīzāk tiks efektīvi sasniegti, ja politika tiks noteikta ES līmenī. Visbeidzot, mērķi panākt SAF ražošanas un piegādes liela mēroga paplašināšanu vislabāk var sasniegt ES līmenī, jo enerģētikas nozare ir ievērojami integrēta un tirgus dalībnieki lielākoties darbojas visā ES.

### B. Risinājumi

#### Apsvērtie legislatīvie un nelegislatīvie politikas risinājumi. Vēlamais risinājums. Iemesli.

Ierosinātie pasākumi ir strukturēti, pamatojoties uz regulatīvo prasību, kas paredz nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa transportā un SAF pienākumu. Politikas risinājumi paredz dažādus pienākuma koncepcijas veidus. Pirmais risinājumu kopums (A1 un A2) ietver degvielas piegādātāju pienākumu izplatīt SAF visās ES lidostās. Otrais risinājumu kopums (B1 un B2) ietver aviosabiedrību pienākumu izmantot SAF, veicot lidojumus no ES lidostām (B1 attiecas uz visiem lidojumiem, savukārt B2 attiecas tikai uz lidojumiem ES iekšienē). Visbeidzot, trešais risinājumu kopums (C1 un C2) ietver degvielas piegādātāju pienākumu izplatīt SAF, sākumā paredzot zināmu elastīgumu, un aviosabiedrību pienākumu izmantot reaktīvo dzinēju degvielu pirms izlidošanas no ES lidostām. Risinājumiem A1, B1, B2 un C1 tika izstrādāti mērķrādītāji SAF apjoma izteiksmē, savukārt risinājumiem A2 un C2 — reaktīvo dzinēju degvielas CO<sub>2</sub> emisiju intensitātes samazinājuma izteiksmē. Visi risinājumi ietver stimulus *RFNBO*<sup>1</sup> atbalstam. Visus risinājumus papildina atbalsta pasākumi, kas neietilpst šīs iniciatīvas darbības jomā. Šie pasākumi ietver intensīvāku Eiropas rīcību ICAO globālu SAF izmantošanas mērķu noteikšanai, finansējuma virzīšanu SAF izmantošanas atbalstam, stratēģiskas alianses izveidi atjaunīgu un

<sup>1</sup> Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas (*RFNBO*), kas definētas pārstrādātajā Atjaunīgo energoresursu direktīvā (ES) 2018/2001. Parasti sauktas par “e-degvielām” vai “elektrodegvielām”.

<p>mazoglekļa degvielu atbalstam un SAF sertifikācijas procesa veicināšanu. Citi ES tiesiskā regulējuma elementi, kas pašlaik tiek pārskatīti (piemēram, ES ETS, END un Atjaunīgo energoresursu direktīva<sup>2</sup>), var vēl vairāk atbalstīt SAF izmantošanu. Vēlamie risinājumi ir C1 un C2, jo tie ļauj ievērojami palielināt SAF ražošanu un izmantošanu atbilstīgi klimatiskajām iecerēm, ar minimāliem tirgus kropļojumiem un oglekļa emisiju pārvirzi, kā arī izmaksefektīvā veidā.</p>
<p><b>Atbalsts konkrētiem risinājumiem</b></p> <p>Lielākā daļa aviācijas nozares un degvielas nozares ieinteresēto personu, dalībvalstu un NVO atbalstīja SAF pienākuma noteikšanu kā efektīvu politikas mehānismu, kas veicinātu SAF ražošanu un izmantošanu un sekmīgi dekarbonizētu aviācijas nozari. Ieinteresēto personu viedokļi par šā risinājuma konkrēto koncepciju ir diezgan atšķirīgi, taču lielākā daļa degvielas piegādātāju, dalībvalstu, NVO un dažas aviosabiedrības atbalsta to, ka tiek noteikts SAF piegādes pienākums ar elastīgumu degvielas izplatīšanā un ka tas tiek attiecināts uz reaktīvo dzinēju degvielu, kas tiek piegādāta visiem reisiem, kuri izlido no ES lidostām. Vienlaikus lielākā daļa ieinteresēto personu uzskata, ka ir vajadzīgi pasākumi, kas novērš oglekļa emisiju pārvirzi un aviācijas iekšējā tirgus izkropļojumus. Lielākā daļa ieinteresēto personu arī piekrīt, ka vajadzīgi īpaši stimuli <i>RFNBO</i> atbalstam. Visi šie pasākumi ir iekļauti politikas risinājumos C1 un C2.</p>
<p style="text-align: center;"><b>C. Vēlamā risinājuma ietekme</b></p>
<p><b>Ieguvumi no vēlamā risinājuma</b></p> <p>Politikas risinājumi C1 un C2 ļauj būtiski samazināt CO<sub>2</sub> emisijas “no urbuma līdz spārnam” aviācijas nozarē, t. i., līdz 2050. gadam aptuveni par 60–61 % salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju. Gaisa piesārņotāju emisijas līdz 2050. gadam samazinās aptuveni par 9 % salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju. Kopumā aviācijas vidiskās izmaksas (saistībā ar CO<sub>2</sub> emisijām un gaisa piesārņotāju emisijām) samazinās aptuveni par 87–88 miljardiem EUR salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju, izsakot pašreizējā vērtībā laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam. SAF ražošanas jauda līdz 2050. gadam palielinās vēl par 25,5–25,6 miljoniem tonnu. SAF parādīšanās tirgū ievērojami samazina aviācijas atkarību no fosilās reaktīvo dzinēju degvielas, kuras patēriņš līdz 2050. gadam samazinās par 65 % salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju. ES enerģētiskā drošība uzlabojas, jo samazinās fosilās enerģijas imports no trešām valstīm un izejvielas un atjaunīgā elektroenerģija, ko izmanto SAF ražošanai, tiek iegūtas ES (ES ražotās SAF 2050. gadā veido 92 % no kopējā SAF izmantojuma). Piemērojot politikas risinājumus C1 un C2, SAF tehnoloģijas ar vislielāko dekarbonizācijas potenciālu ievērojamā daudzumā tirgū parādās agrāk nekā tad, ja politikas pasākumi netiek veikti. SAF cenas samazinās salīdzinājumā ar pašreizējām aplēsēm, un tas laika gaitā palīdz samazināt cenu atšķirības ar fosilo reaktīvo dzinēju degvielu. Politikas risinājumu C1 un C2 ietekmē ES notiek neto darbvieta radīšana, t. i., aptuveni 202 100 papildu darbvieta salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju. Visbeidzot, gaisa piesārņojuma samazināšana labvēlīgi ietekmē sabiedrības veselību (t. i., gaisa piesārņojuma ārstēšanas izmaksas laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam samazinās aptuveni par 1,5 miljardiem EUR salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju).</p>
<p><b>Vēlamā risinājuma izmaksas</b></p> <p>Kopumā politikas risinājumi C1 un C2 laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam rada izmaksu pieaugumu par 20,3 miljardiem EUR (C1) un 14,6 miljardiem EUR (C2) salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju. Šīs izmaksas lielākoties nosaka reaktīvo dzinēju degvielas izmaksu pieaugums salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju, t. i., 103,5 miljardi EUR (C1) un 88,2 miljardi EUR (C2), izsakot pašreizējā vērtībā laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam. Degvielas izmaksu pieaugums atspoguļojas gaisa pārvadājumu cenās, kas saskaņā ar aplēsēm līdz 2050. gadam palielināsies aptuveni par 8,1–8,2 %. Augstākas gaisa pārvadājumu cenas izraisa nelielu kopējās pasažieru gaisa pārvadājumu aktivitātes samazinājumu salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju, tomēr 2050. gadā joprojām gaidāms pieaugums par 77 % salīdzinājumā ar 2015. gadu. Tas rada zemākas kapitāla un darbības izmaksas gaisa transportā salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju, t. i., par 84 miljardiem EUR (C1) un 74,5 miljardiem EUR (C2). Loģistikas papildu izmaksas veido 0,19 miljardus EUR (C1 un C2). Arī aviosabiedrību ziņošanas izmaksas palielinās par 0,34 miljardiem EUR (C1 un C2) salīdzinājumā ar atsaucenes scenāriju, izsakot pašreizējā vērtībā laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam. Tiek lēsts, ka SAF ražotājiem laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam jāinvestē aptuveni 10,4–10,5 miljardi EUR. Lai nodrošinātu vajadzīgo SAF ražošanas jaudu, ES līdz 2050. gadam ir jāuzbūvē 104 līdz 106 papildu SAF ražotnes.</p>
<p><b>Ietekme uz uzņēmumiem, tostarp MVU un mikrouzņēmumiem</b></p> <p>Šīs iniciatīvas ietekme uz uzņēmumiem, tostarp MVU un mikrouzņēmumiem, visticamāk, būs neliela un ir grūti paredzama. Sīkāks novērtējums nav veikts.</p>
<p><b>Būtiska ietekme uz valsts budžetu un pārvaldes iestādēm</b></p> <p>Lai gan šī iniciatīva lielākoties balstās uz esošajiem administratīvajiem un izpildes panākšanas procesiem, kas jau ir ieviesti saskaņā ar citiem ES reglamentējošiem noteikumiem, iestāžu administratīvās izmaksas palielinās par</p>

<sup>2</sup> ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma, Enerģijas nodokļu direktīva un Atjaunīgo energoresursu direktīva.

0,27 miljardiem EUR (C1 un C2). Dalībvalstu izmaksas attiecīgi palielinās par 264 miljoniem EUR un ES iestāžu izmaksas — par 2,7 miljoniem EUR.
<b>Cita paredzama būtiska ietekme</b>
Nav paredzama nekāda cita būtiska ietekme.
<b>D. Turpmākā rīcība</b>
<b>Politikas pārskatīšanas termiņš</b>
Politika tiks izvērtēta, kad pēc priekšlikuma pieņemšanas būs pagājis pietiekami ilgs laiks, lai pasākumi kļūtu efektīvi un radītu ietekmi. Ja neradīsies īstenošanas problēmas, tas notiks ne ātrāk kā piecus gadus pēc tiesību akta stāšanās spēkā.