



Брюксел, 19 ноември 2021 г.
(OR. en)

13853/21

Междуинституционално досие:
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

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ док. Ком.:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт – Доклад за напредъка/Ориентационен дебат

За заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика на 9 декември 2021 г. председателството е предвидило доклад за напредъка и ориентационен дебат по посоченото по-горе предложение. За да информира министрите за постигнатия до момента напредък и да проведе обмен на мнения по съществени въпроси, председателството е изготвило доклад за напредъка (приложение I). С оглед на ориентационния дебат на министрите, в приложение II се съдържа бележка с насоки за делегациите.

Корепер/Съветът ще бъде приканен да вземе под внимание доклада за напредъка, поместен в приложение I. Съветът ще бъде приканен да разгледа въпросите, изложени в приложение II.

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Комисията представи посоченото по-горе предложение на Европейския парламент и на Съвета на 14 юли 2021 г. като част от пакета „Подготвени за цел 55“¹, с който се цели политиките на ЕС, отнасящи се до климата, енергетиката, земеползването, транспорта и данъчното облагане, да бъдат адаптирани, за да могат да постигнат целта на ЕС за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г.

Пакетът „Подготвени за цел 55“ е насочен към реализиране на целите, договорени в Европейския закон за климата², за да се постигне цялостна трансформация на икономиката и обществото за по-справедливо, по-екологосъобразно и по-проспериращо бъдеще. Намаляването на емисиите през следващото десетилетие е от решаващо значение за превръщането на Европа в първия неутрален по отношение на климата континент в света до 2050 г. и за превръщането на Европейския зелен пакт в реалност.

За да се постигне целта ЕС да поеме по пътя към неутралност по отношение на климата до 2050 г., ще бъде необходимо намаляване с приблизително 90% на емисиите от транспорта. Горното предложение ще играе съществена роля в това отношение, тъй като основната му цел е да се повиши едновременно и търсенето, и предлагането на устойчиви авиационни горива, включително синтетични авиационни горива, като същевременно се гарантират еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт в ЕС. Основните разпоредби на предложението поставят акцент най-вече върху следните аспекти:

¹ Пакетът се състои от дванадесет предложения на Комисията в областта на енергетиката, околната среда, данъчното облагане, търговията и транспорта; до края на тази година се очакват още предложения в областта на енергийната политика. Три законодателни предложения са пряко свързани с транспортните политики: горното предложение, Регламентът за възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт („FuelEU Maritime“) и Регламентът за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (РИАГ).

² Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г.).

- (i) определяне на изисквания за количеството заредено устойчиво авиационно гориво и синтетично авиационно гориво от 2025 г. с постепенно увеличение до 2050 г.;
- (ii) установяване на преходен период, който да позволи на доставчиците на горива да постигнат целите, определени в приложението, като среднопретеглена стойност за целия Съюз;
- (iii) гарантиране на мерки за борба с практиката за превоз на гориво над необходимото количество за полета;
- (iv) установяване на задължения за докладване за доставчиците на гориво и операторите на въздухоплавателни средства.

Горното предложение е свързано с останалите предложения от пакета „Подготвени за цел 55“. По-конкретно, определенията за устойчиво авиационно гориво и синтетично авиационно гориво, които се съдържат в предложението, са от Директивата за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници³. Разпоредбите относно задължението на летищата в Съюза за осигуряване на инфраструктурата са свързани с РИАГ⁴.

³ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г.).

⁴ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета – COM(2021) 559 final.

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

Европейският парламент определи Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия⁵ по това предложение, а за докладчик – Съорен ГАДЕ (DK, RENEW).

Европейският икономически и социален комитет прие становището си на 20 октомври 2021 г.⁶ Комитетът на регионите все още не е приел становище по предложението.

Испанският парламент прие становище⁷ относно прилагането на принципа на субсидиарност на 27 октомври 2021 г., а Сенатът на Чешката република прие резолюция⁸ по предложението.

⁵ Парламентарните комисии ITRE и ENVI ще действат съгласно процедурата с асоциирани комисии (член 57 от Правилника за дейността на Европейския парламент).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21.

⁸ ST 14035/21.

III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ

По време на словенското председателство работна група „Въздушен транспорт“ се занимава с горното предложение на голям брой заседания. До момента са проведени седем заседания за представяне на предложението, анализ на оценката на въздействието, задълбочено разглеждане на отделните членове и разглеждане на три компромисни текста на председателството.

Освен това предложението беше обсъдено в рамките на по-широк обмен на мнения по трите свързани с транспорта досиета от пакета „Подготвени за цел 55“, който се проведе на заседанието на Комитета на постоянните представители на 12 ноември 2021 г.

Словенското председателство изготви и доклад (ST 13977/21), с цел да се представи общото състояние и да се направи преглед на постигнатия напредък не само по това предложение, но и по пакета „Подготвени за цел 55“. Докладът поставя акцент върху хоризонталните аспекти, като например взаимовръзките между предложенията, и основните въпроси, повдигнати до момента момента по време на обсъжданията. Докладът е разпространен като информационен документ до всички състави на Съвета, отговарящи за различните предложения от пакета.

IV. РАБОТА ПО ПОСТИГАНЕТО НА КОМПРОМИС

Председателството изготви и обсъди с членовете на работна група „Въздушен транспорт“ три компромисни текста⁹, в които бяха адресирани повечето проблемни елементи на предложението. Въпреки това, двата основни спорни въпроса, изложени по-долу, изискват допълнителна работа.

Дебатът доказва, че предложението е важно за държавите членки. Макар държавите членки да подкрепят целите на предложението, техните подходи по отношение на начините за постигане на тези цели се различават. В хода на обсъжданията по време на словенското председателство бяха внесени пояснения и подобрения по отношение на следните аспекти:

- 1) въвеждане на клауза за участие за по-малките летища, които държавите членки желаят да включат в обхвата на предложението;
- 2) допълнително разширяване на обхвата по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, като в обхвата на регламента сега попадат повече оператори на въздухоплавателни средства;
- 3) поясняване на определението за „необходимо авиационно гориво за една година“ и член 5, за да се гарантират мерки за безопасност в разпоредбите за борба с практиката за превоз на гориво над необходимото количество за полета;
- 4) внасяне на пояснения във връзка с доказването на съответствие от страна на доставчиците на горива;
- 5) поясняване на ролята на националния компетентен орган, по-специално по отношение на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз;
- 6) подобряване на терминологията относно глобите;
- 7) обосноваване на задълженията за събиране на данни и докладване, за да се гарантира наблюдение на въздействието на регламента върху конкурентоспособността на операторите и центровете в Съюза.

⁹ ST 11686/21 + REV 1-2.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Въз основа на извършената до момента работа председателството стига до следните заключения:

1. Държавите членки подкрепят до голяма степен целите на проекта за регламент.
2. Въпреки това позициите на държавите членки се различават по два основни спорни въпроса. Това са следните въпроси:
 - нивото и графикът на въведените в регламента задължения;
 - определението за устойчиви авиационни горива, което дефинира обхвата на горивата, за които ще се прилага предложеният регламент.
3. И накрая, необходимо е да уточнят допълнително и още някои елементи. Те включват:
 - разпоредбите за борба с практиката за превоз на гориво над необходимото количество за полета за полетите в рамките на ЕС;
 - продължителността и обхвата на преходния период;
 - предназначението на глобите, събирани от държавите членки съгласно член 11 относно прилагането;
 - рационализирането на таблиците в приложение II.

Макар председателството да смята, че е работило интензивно по текста и неговите по-малко спорни елементи, е необходима още допълнителна подготвителна работа. В последния си компромисен текст председателството представи и предложения по основните спорни въпроси, но трябва да бъдат проведени по-задълбочени обсъждания.

В контекста на изложеното по-горе Комитетът на постоянните представители и Съветът се приканват да вземат под внимание настоящия доклад за напредъка на работата по предложения регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт.

Държавите членки се приканват да споделят вижданията си по отношение на следните аспекти на предложението:

- *адекватно ли е предложеното от Комисията ниво на задължението за смесване на горивата за постигане на целите на ЕС в областта на климата;*
- *адекватен ли е подходът на Комисията по отношение на горивата, които следва да се считат за допустими устойчиви авиационни горива, за да бъдат постигнати целите за устойчивите авиационни горива в ЕС, като същевременно се гарантира екологичният интегритет и конкурентоспособността на операторите от ЕС.*