



Brusel 19. listopadu 2021
(OR. en)

13853/21

Interinstitucionální spis:
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

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. dok. Komise:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu – zpráva o pokroku / politická rozprava

Předsednictví plánuje předložit na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku konajícím se dne 9. prosince 2021 zprávu o pokroku a uspořádat politickou rozpravu k výše uvedenému návrhu. S cílem informovat ministry o dosavadním pokroku a řídit výměnu názorů o podstatných otázkách vypracovalo předsednictví zprávu o pokroku (příloha I). S ohledem na politickou rozpravu ministrů lze v příloze II nalézt poznámku pro řízení rozpravy pro delegace.

Coreper/Rada bude vyzvána, aby vzala na vědomí zprávu o pokroku uvedenou v příloze I. Rada bude vyzvána, aby se zabývala body obsaženými v příloze II.

I. ÚVOD

Komise předložila výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě dne 14. července 2021 jako součást balíčku „Fit for 55“¹, jehož cílem je zajistit, aby byly politiky EU v oblasti klimatu, energetiky, využívání půdy, dopravy a daní vhodné pro dosažení cíle EU spočívajícího v čistém snížení domácích emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990.

Cílem balíčku „Fit for 55“ je splnit cíle dohodnuté v evropském právním rámci pro klima², tak aby bylo možné zásadně transformovat hospodářství a společnost v zájmu spravedlivější, ekologičtější a lépe prosperující budoucnosti. Snížení emisí v příštím desetiletí má zásadní význam pro to, aby se Evropa stala do roku 2050 prvním klimaticky neutrálním kontinentem na světě a aby se Zelená dohoda pro Evropu stala skutečností.

Má-li být dosaženo cíle, kterým je nasměrovat EU do roku 2050 na cestu k tomu, aby se stala klimaticky neutrální, bylo by zapotřebí snížit emise z dopravy přibližně o 90 %. Výše uvedený návrh by v tomto ohledu hrál významnou úlohu, neboť jeho hlavním cílem je zvýšit poptávku po udržitelných leteckých palivech, včetně syntetických leteckých paliv, i jejich nabídku, a současně zajistit rovné podmínky na celém trhu letecké dopravy v EU. Jeho hlavní ustanovení se zaměřují zejména na tyto aspekty:

¹ Balíček sestává z dvanácti návrhů Komise v oblasti energetiky, životního prostředí, daní, obchodu a dopravy; do konce tohoto roku se očekávají další návrhy v oblasti energetické politiky. Dopravních politik se přímo týkají tři legislativní návrhy: výše uvedený návrh, návrh „FuelEU Maritime“ a návrh nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021).

- (i) stanovení požadavků na čerpání udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv od roku 2025 s postupným zvyšováním do roku 2050;
- (ii) stanovení přechodného období, které dodavatelům paliv umožní dosáhnout cílů stanovených v příloze jako vážený průměr v celé Unii;
- (iii) zajištění opatření k zamezení převážení paliva (tzv. „anti-tankering provisions“);
- iii) stanovení povinnosti podávat zprávy pro dodavatele paliv a provozovatele letadel.

Výše uvedený návrh má vzájemné vazby na další návrhy balíčku „Fit for 55“. Zejména definice udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv, která je v ní uvedena, vychází ze směrnice o obnovitelných zdrojích energie³. Ustanovení o povinnosti letišť v Unii zajistit infrastrukturu má vazbu na nařízení AFIR⁴.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018).

⁴ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU – COM(2021) 559 final.

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

Evropský parlament určil jako výbor odpovědný⁵ za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a zpravodajem je pan Søren GADE (DK, RENEW).

Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko dne 20. října 2021⁶. Výbor regionů k tomuto návrhu zatím stanovisko nepřijal.

Španělský parlament přijal dne 27. října 2021 stanovisko k uplatňování zásady subsidiarity⁷ a Senát České republiky přijal k návrhu usnesení⁸.

⁵ Parlamentní výbory ITRE a ENVI se budou řídit postupem s přidruženými výbory (článek 57 jednacího řádu Evropského parlamentu).

⁶ Dokument ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ Dokument ST 13710/21.

⁸ Dokument ST 14035/21.

III. ČINNOST V RÁMCI RADY A JEJÍCH PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ

Výše uvedený návrh byl během slovinského předsednictví projednáván na řadě zasedání na úrovni Pracovní skupiny pro leteckou dopravu. K dnešnímu dni bylo sedm zasedání věnováno představení návrhu, analýze jeho posouzení dopadů, důkladnému přezkumu jednotlivých článků, jakož i projednání tří kompromisních návrhů předsednictví.

Kromě toho byl tento návrh projednán v rámci širší výměny názorů na tři dokumenty týkající se dopravy v rámci balíčku „Fit for 55“, která se konala na zasedání Výboru stálých zástupců dne 12. listopadu 2021.

Slovinské předsednictví rovněž vypracovalo zprávu uvedenou v dokumentu ST 13977/21, jejímž cílem je představit celkový aktuální stav a poskytnout přehled pokroku, jehož bylo dosaženo nejen v souvislosti s tímto návrhem, ale celkově i v souvislosti s balíčkem „Fit for 55“. Zpráva se zaměřuje na horizontální aspekty balíčku, jako jsou vzájemné vazby mezi návrhy, a na hlavní otázky, které byly dosud předmětem jednání. Tato zpráva byla jako podkladový dokument rozeslána všem složením Rady odpovědným za jednotlivé návrhy v balíčku.

IV. PRÁCE NA KOMPROMISNÍM ZNĚNÍ

Předsednictví vypracovalo a se členy Pracovní skupiny pro leteckou dopravu projednalo tři kompromisní znění⁹, která se zabývala většinou otázek návrhu. Práce na dvou níže uvedených hlavních sporných otázkách však stále vyžaduje další úsilí.

Rozprava ukázala, jaký význam má návrh pro členské státy. Přestože členské státy jeho cíle podporují, mnohé z nich zastávají různý přístup k tomu, jak těchto cílů dosáhnout. Jednání během slovinského předsednictví přinesla vyjasnění a pokrok u těchto aspektů:

- 1) zavedení doložky o účasti pro menší letiště, která by členské státy chtěly zahrnout do oblasti působnosti návrhu;
- 2) další rozšíření oblasti působnosti pro provozovatele letadel, takže do oblasti působnosti nařízení nyní spadá více provozovatelů letadel;
- 3) vyjasnění definice „ročního potřebného množství leteckého paliva“ a článku 5 s cílem zajistit bezpečnostní opatření v ustanoveních k zamezení převážení paliva (tzv. „anti-tankering provisions“);
- 4) upřesnění, pokud jde o prokazování plnění požadavků ze strany dodavatelů paliv;
- 5) vyjasnění úlohy příslušného vnitrostátního orgánu, zejména ve vztahu k Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví;
- 6) upřesnění terminologie týkající se pokut;
- 7) odůvodnění povinností týkajících se shromažďování údajů a podávání zpráv s cílem zajistit monitorování účinků tohoto nařízení na konkurenceschopnost hospodářských subjektů a letištních uzlů Unie.

⁹ Dokumenty ST 11686/21 + REV 1–2.

V. ZÁVĚRY

Na základě dosavadní práce učinilo předsednictví tyto závěry:

1. Členské státy z velké části podporují cíle návrhu nařízení.
2. Ve dvou hlavních sporných bodech však zastávají odlišné postoje. Jedná se o:
 - úroveň a načasování pověření zavedených tímto nařízením;
 - definici udržitelných leteckých paliv, která určuje škálu paliv, jež mají být povolena a spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.
3. V neposlední řadě je třeba dále propracovat několik zbývajících bodů. Patří sem:
 - ustanovení k zamezení převážení paliva („anti-tankering provisions“) při letech v rámci EU;
 - délka a rozsah přechodného období;
 - místo určení pokut vybraných členskými státy podle článku 11 o prosazování;
 - zefektivnění tabulek v příloze II.

Jakkoli má předsednictví za to, že znění nařízení a méně sporné body zpracovalo důkladně, zbývají ještě další přípravné práce. Předsednictví rovněž ve svém posledním kompromisním znění předložilo návrhy týkající se hlavních sporných bodů; je však zapotřebí je podrobněji projednat.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Výbor stálých zástupců a Rada vyzývají, aby tuto zprávu o pokroku v práci na navrhovaném nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu vzaly na vědomí.

Členské státy se vyzývají, aby se podělily o názory na tyto aspekty návrhu:

- *přiměřenost míry pověření k přimíchání („blending mandates“), jak je navrhla Komise v zájmu dosažení cílů EU v oblasti klimatu;*
- *zda přístup Komise k tomu, jaká paliva by měla být způsobilá jakožto udržitelná letecká paliva, dostatečně odpovídá úrovni ambicí udržitelných leteckých paliv v celé EU a zároveň dokáže zajistit ekologickou vyváženost a konkurenceschopnost provozovatelů z EU.*