



Bruxelles, den 19. november 2021
(OR. en)

13853/21

**Interinstitutionel sag:
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**

RAPPORT

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: De Faste Repræsentanters Komité/Rådet

Komm. dok. nr.: ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3

Vedr.: Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport
– Situationsrapport/orienterende debat

Formandskabet har planlagt en situationsrapport og orienterende debat om ovennævnte forslag på samlingen i TTE-Rådet den 9. december 2021. For at orientere ministrene om de hidtidige fremskridt og styre en udveksling af synspunkter om væsentlige spørgsmål har formandskabet udarbejdet en situationsrapport (bilag I). Bilag II indeholder en note for delegationerne med henblik på ministrenes orienterende debat.

Coreper/Rådet opfordres til at notere sig situationsrapporten i bilag I. Rådet opfordres til at behandle punkterne i bilag II.

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde den 14. juli 2021 Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag som led i "Fit for 55"-pakken¹, der har til formål at gøre EU's klima-, energi-, arealanvendelses-, transport- og beskatningspolitikker egnede til at nå EU's mål om en netto reduktion på mindst 55 % af EU's egne drivhusgasemissioner senest i 2030 i forhold til 1990.

Formålet med "Fit for 55"-pakken er at opfylde målene i den europæiske klimalov² for grundlæggende at omdanne økonomien og samfundet til en mere retfærdig, grønnere og mere fremgangsrig fremtid. Det er afgørende at reducere emissionerne i det næste årti, hvis Europa skal blive verdens første klimaneutrale kontinent senest i 2050, og den europæiske grønne pagt skal blive til en realitet.

For at nå målet om at bringe EU på en kurs mod klimaneutralitet senest i 2050 vil det være nødvendigt at reducere transportsektorens emissioner med ca. 90 %. Ovennævnte forslag vil spille en væsentlig rolle i denne forbindelse, da dets hovedformål er at øge både efterspørgslen efter og udbuddet af bæredygtige flybrændstoffer, herunder syntetiske flybrændstoffer, og samtidig sikre lige konkurrencevilkår på hele EU's lufttransportmarked. Forslagets vigtigste bestemmelser fokuserer navnlig på følgende aspekter:

¹ Pakken består af tolv forslag fra Kommissionen inden for energi, miljø, beskatning, handel og transport. Der ventes stadig yderligere forslag på det energipolitiske område inden årets udgang. Tre lovgivningsforslag har direkte relation til transportpolitikken: ovennævnte forslag, ReFuel Maritime og forordningen om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

- i) at fastlægge krav om påfyldning af bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof fra 2025 med en gradvis stigning frem til 2050
- ii) at indføre en overgangsperiode, så brændstofleverandører kan nå målene i bilaget som et vægtet gennemsnit i hele Unionen
- iii) at sørge for foranstaltninger mod tankering
- iii) at fastsætte rapporteringsforpligtelser for brændstofleverandører og luftfartøjsoperatører.

Ovennævnte forslag hænger sammen med andre forslag i "Fit for 55"-pakken. Definitionen af bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof, som der henvises til heri, stammer nærmere bestemt fra direktivet om vedvarende energi³. Bestemmelsen om EU-lufthavnes forpligtelse til at stille infrastruktur til rådighed hænger sammen med forordningen om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer⁴.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

⁴ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (COM(2021) 559 final).

II. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg⁵ for dette forslag og Søren GADE (DK, Renew) som ordfører.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse den 20. oktober 2021⁶. Regionsudvalget har endnu ikke vedtaget sin udtalelse om forslaget.

Spaniens parlament vedtog en udtalelse⁷ om anvendelsen af nærhedsprincippet den 27. oktober 2021, og Tjekkiet's senat har vedtaget en beslutning⁸ om forslaget.

⁵ ITRE- og ENVI-udvalget vil være tilknyttet efter proceduren med associerede udvalg (artikel 57 i Europa-Parlamentets forretningsorden).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21.

⁸ ST 14035/21.

III. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

Under det slovenske formandskab er ovennævnte forslag blevet behandlet på en lang række møder i Luftfartsgruppen. Til dato har der været afsat syv møder til forelæggelse af forslaget, analyse af konsekvensanalysen, en grundig gennemgang af de enkelte artikler og behandling af tre kompromiser fra formandskabet.

Desuden er dette forslag blevet behandlet som led i en bredere udveksling af synspunkter om de tre transportrelaterede sager i "Fit for 55"-pakken, som fandt sted på mødet i De Faste Repræsentanters Komité den 12. november 2021.

Det slovenske formandskab har også udarbejdet en rapport (ST 13977/21) med det formål at give en samlet status og et overblik over hidtidige fremskridt, ikke kun med dette forslag, men generelt med "Fit for 55"-pakken. Rapporten fokuserer på de horisontale aspekter, såsom indbyrdes forbindelser mellem forslagene, og de vigtigste spørgsmål, der indtil videre er rejst under drøftelserne. Denne rapport er blevet omdelt til alle rådssammensætninger med ansvar for de forskellige forslag i pakken som baggrundsdokument.

IV. ARBEJDET HEN IMOD ET KOMPROMIS

Formandskabet har med medlemmerne af Luftfartsgruppen udarbejdet og drøftet tre kompromistekster⁹, hvori de fleste af spørgsmålene vedrørende forslaget er behandlet. Arbejdet med de to mest omstridte spørgsmål, der er anført nedenfor, kræver dog stadig mere arbejde.

Debatten har vist, hvor vigtigt forslaget er for medlemsstaterne. Medlemsstaterne støtter dens mål, men mange har forskellige tilgange til, hvordan disse mål bør nås. Under drøftelserne under det slovenske formandskab blev følgende aspekter præciseret og forbedret:

- 1) Der er indsat en tilvalgs klausul for mindre lufthavne, som medlemsstaterne måtte ønske at medtage i forslagets anvendelsesområde.
- 2) Anvendelsesområdet for luftfartøjsoperatører er blevet udvidet yderligere, og flere luftfartøjsoperatører er nu omfattet af forordningen.
- 3) Definitionen af "årligt behov for flybrændstof" og artikel 5 er blevet præciseret for at sørge for sikkerhedsforanstaltninger i bestemmelserne mod tankering.
- 4) Brændstofleverandørernes godtgørelse af overensstemmelse er blevet præciseret.
- 5) Den nationale kompetente myndigheds rolle er blevet præciseret, navnlig dens rolle over for Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur.
- 6) Terminologien vedrørende bøder er blevet forbedret.
- 7) Forpligtelserne vedrørende dataindsamling og rapportering er blevet underbygget for at sikre, at denne forordnings virkninger for EU-operatørers og -knudepunkters konkurrenceevne overvåges.

⁹ ST 11686/21 + REV 1-2.

V. KONKLUSIONER

På grundlag af det hidtidige arbejde drager formandskabet følgende konklusioner:

1. Medlemsstaterne støtter i vid udstrækning målene i udkastet til forordning.
2. Med hensyn til to vigtige stridspunkter har medlemsstaterne dog stadig forskellige holdninger. Der er tale om:
 - omfanget af og tidsplanen for de mandater, der indføres ved denne forordning
 - definitionen af bæredygtige flybrændstoffer, som fastlægger anvendelsesområdet for de brændstoffer, der skal tillades, og som er omfattet af denne forordning.
3. Endelig er der nogle få udestående punkter, der kræver yderligere behandling. Det gælder bl.a.:
 - bestemmelserne mod tankering på flyvninger inden for EU
 - overgangsperiodens længde og omfang
 - bestemmelsesstedet for de bøder, som medlemsstaterne opkræver i henhold til artikel 11 om håndhævelse
 - strømlining af tabellerne i bilag II.

Selv om formandskabet mener, at det har arbejdet indgående med teksten og dens mindre omstridte punkter, skal der stadig gøres yderligere forberedende arbejde. Formandskabet har også fremsat forslag om de vigtigste stridspunkter i sin seneste kompromistekst, men der er behov for mere indgående drøftelser.

I lyset af ovenstående opfordres De Faste Repræsentanternes Komité og Rådet til at notere sig denne situationsrapport om arbejdet med den foreslåede forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport.

Medlemsstaterne opfordres til at dele deres synspunkter vedrørende følgende aspekter af forslaget:

- *om de blandingsmandater, som Kommissionen har foreslået, er tilstrækkelige til at nå EU's klimamål, og*
- *om Kommissionens tilgang til, hvilke brændstoffer der bør være omfattet som bæredygtige flybrændstoffer, er tilstrækkelig til at matche ambitionsniveauet for bæredygtige flybrændstoffer i hele EU og samtidig sikre den miljømæssige integritet og EU-operatørernes konkurrenceevne.*