



Brüssel, 19. november 2021
(OR. en)

13853/21

Institutsioonidevaheline
dokument:
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

ARUANNE

Saatja: Nõukogu peasekretariaat
Saaja: Alaliste esindajate komitee / nõukogu

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

Teema: Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks
– Eduaruanne / poliitiline mõttevahetus

Eesistujariik on kavandanud 9. detsembri 2021. aasta nõukogu istungiks (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) eduaruande ja poliitilise mõttevahetuse eespool nimetatud teemal. Et teavitada ministreid seni tehtud edusammudest ja suunata arvamuste vahetus sisulistele teemadele, on eesistujariik koostanud eduaruande (I lisa). Ministrite poliitilist mõttevahetust silmas pidades on II lisa esitatud delegatsioonidele suunav märkus.

COREPERil/nõukogul palutakse I lisa esitatud eduaruanne teadmiseks võtta. Nõukogul palutakse käsitleda II lisa esitatud teemasid.

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas 14. juulil 2021 Euroopa Parlamendile ja nõukogule eespool nimetatud ettepaneku osana paketi „Eesmärk 55“¹, mille eesmärk on muuta ELi kliima-, energia-, maakasutus-, transpordi- ja maksustamispoliitika sobivaks, et saavutada ELi eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55% võrreldes 1990. aastaga.

Paketi „Eesmärk 55“ siht on saavutada Euroopa kliimamääruses² kokku lepitud eesmärgid, et muuta põhjalikult majandust ja ühiskonda, nii et tulevik oleks õiglasem, keskkonnahoidlikum ja jõukam. Heitkoguste vähendamine järgmisel kümnendil on otsustava tähtsusega, et Euroopast saaks 2050. aastaks maailma esimene kliimanetraalne maailmajagu ja et Euroopa roheline kokkulepe saaks tegelikkuseks.

Selleks et saavutada eesmärk muuta EL 2050. aastaks kliimanetraalseks, oleks vaja vähendada transpordisektori heitkoguseid ligikaudu 90%. Eespool nimetatud ettepanekul oleks selles oluline roll, sest selle peamine eesmärk on suurendada nii nõudlust kui ka pakkumist säästva lennukikütuse, kaasa arvatud sünteetilise lennukikütuse järele, tagades samal ajal võrdsed tingimused kogu ELi lennutransporditurul. Eelkõige keskendutakse selle peamistes sätetes järgmistele aspektidele:

-
- ¹ Pakett koosneb kaheteistkümnest komisjoni ettepanekust energeetika, keskkonna, maksustamise, kaubanduse ja transpordi valdkonnas; enne käesoleva aasta lõppu oodatakse veel täiendavaid ettepanekuid energiapoliitika valdkonnas. Kolm seadusandlikku ettepanekut on otseselt seotud transpordipoliitikaga: eespool nimetatud ettepanek, algatus „FuelEU Maritime“ ja alternatiivkütuste taristu määrus (AFIR).
- ² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021).

- i) kehtestatakse nõuded säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse kasutuselevõtmiseks alates 2025. aastast, suurendades seda järk-järgult kuni 2050. aastani;
- ii) kehtestatakse ülemineku periood, mis võimaldab kütusetarnijatel saavutada lisa sätestatud eesmärgid kaalutud keskmisena kogu liidus;
- iii) tagatakse odavama kütuse kaasaveo vastased meetmed;
- iii) sätestatakse kütusetarnijate ja õhusõiduki käitajate aruandekohustused.

Eespool nimetatud ettepanek on seotud paketi „Eesmärk 55“ muude ettepanekutega. Eelkõige tulenevad selles esitatud säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse määratlused taastuvenergia direktiivist.³ Säte, mis käsitleb liidu lennujaamade kohustust pakkuda taristut, on seotud alternatiivkütuste taristu määrusega.⁴

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018).

⁴ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EU (COM(2021) 559 final).

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

Euroopa Parlament on määranud selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN)⁵ ja raportöör on Søren GADE (DK, RENEW).

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu 20. oktoobril 2021.⁶ Regioonide Komitee ei ole oma arvamust ettepaneku kohta veel vastu võtnud.

Hispaania parlament võttis 27. oktoobril 2021 vastu arvamuse⁷ subsidiaarsuse põhimõtte kohaldamise kohta ja Tšehhi senat võttis ettepaneku kohta vastu resolutsiooni⁸.

⁵ Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon (ITRE) ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon (ENVI) tegutsevad kaasatud komisjonidega menetluse kohaselt (Euroopa Parlamendi kodukorra artikkel 57).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21.

⁸ ST 14035/21.

III. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

Sloveenia eesistumise ajal on eespool nimetatud ettepanekut käsitletud korduvalt lennunduse töörühma tasandil toimunud koosolekul. Praeguseks on ettepaneku tutvustamisele, selle mõjuhindangu analüüsile, põhjalikule artiklipõhisele läbivaatamisele ning kolme eesistujariigi kompromissteksti läbivaatamisele pühendatud seitse koosolekut.

Lisaks käsitleti seda ettepanekut laiema arvamuste vahetuse raames paketi „Eesmärk 55“ kolme transpordiga seotud ettepaneku üle, mis toimus alaliste esindajate komitee 12. novembri 2021. aasta koosolekul.

Eesistujariik Sloveenia koostas ka aruande (dok ST 13977/21), mille eesmärk on anda üldine ülevaade olukorrast ja edusammudest, mis on tehtud mitte ainult kõnealuse ettepaneku, vaid ka paketi „Eesmärk 55“ osas. Aruandes keskendutakse selle horisontaalsetele aspektidele, nagu ettepanekute omavaheline seotus, ja seni arutelude käigus tõstatatud peamistele küsimustele. Käesolev aruanne on taustadokumendina jagatud kõigile nõukogu koosseisudele, kes vastutavad paketi erinevate ettepanekute eest.

IV. KOMPROMISSI SAAVUTAMISEKS TEHTUD TÖÖ

Eesistujariik on lennunduse töörühma liikmetega ette valmistanud ja arutanud kolme kompromissteksti,⁹ milles on käsitletud enamikku ettepaneku küsimustest. Tööd allpool loetletud kahe peamise vaidlusküsimusega tuleb siiski jätkata.

Arutelu on kinnitanud ettepaneku olulisust liikmesriikide jaoks. Kuigi liikmesriigid toetavad selle eesmärke, on paljud neist nimetatud eesmärkide saavutamise viiside osas eri seisukohtadel. Sloveenia eesistumise ajal toimunud arutelude käigus selgitati ja parandati järgmisi aspekte:

- 1) lisati osalemisklausel väiksemate lennujaamade jaoks, mida liikmesriigid sooviksid ettepaneku kohaldamisalaga hõlmata;
- 2) laiendati veelgi õhusõiduki käitajaid puudutavat kohaldamisala ja määruse kohaldamisalasse kuulub nüüd rohkem õhusõiduki käitajaid;
- 3) täpsustati mõistet „vajalik aastane lennukikütusekogus“ ja artiklit 5, et tagada ohutusmeetmed odavama kütuse kaasaveo vastaseid meetmeid käsitlevates sätetes;
- 4) selgitati lennukikütuse tarnijate poolset nõuetele vastavuse tõendamist;
- 5) selgitati riikide pädevate asutuse rolli, eelkõige seoses Euroopa Lennundusohutusametiga;
- 6) parandati trahvidega seotud terminoloogiat;
- 7) täpsustati andmete kogumise ja aruandluse kohustuse sisu, et tagada ülevaate saamine mõjust, mida avaldab kõnealune määrus liidu ettevõtjate ja keskuste konkurentsivõimele.

⁹ ST 11686/21 + REV 1–2.

V. KOKKUVÕTE

Seni tehtud töö põhjal teeb eesistujariik järgmised järeldused.

1. Liikmesriigid toetavad suures osas määruse eelnõu eesmärke.
2. Kahes peamises vaidlusküsimuses on liikmesriigid siiski eri seisukohtadel. Need teemad on järgmised:
 - kõnealuse määrusega kehtestatav volituste tase ja ajastus;
 - säästvate lennukikutuste mõiste määratlus, mis määrab ära selle, millised on nõuetele vastavad kütused, mis kuuluvad kõnealuse määruse reguleerimisalasse.
3. Lisaks vajavad täpsustamist veel mõned punktid. Muu hulgas järgmised:
 - sätted, mis käsitlevad odavama kütuse kaasavedu ELi-siseste lendude korral;
 - üleminekuperioodi pikkus ja ulatus;
 - täitmise tagamist käsitleva artikli 11 kohaste liikmesriigi määratud trahvide sihtkoht;
 - II lisa artiklite ühtlustamine.

Kuigi eesistujariik leiab, et ta on teksti ja selles esinevate vähem vaidlusi tekitanud punktide kallal teinud suurt tööd, tuleb ettevalmistavat tööd jätkata. Eesistujariik on oma viimases kompromisstekstis esitanud ka ettepanekud peamiste vaidlusküsimuste kohta, kuid on vaja pidada põhjalikumaid arutelusid.

Eespool toodut arvesse võttes palutakse alaliste esindajate komiteel ja nõukogul võtta teadmiseks käesolev eduaruanne, milles kirjeldatakse tööd, mida on tehtud seoses määrusega, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks.

Liikmesriikidel palutakse jagada oma seisukohti ettepaneku järgmiste aspektide kohta:

- *komisjoni kavandatud biokütuste segamise kohustuse taseme piisavus ELi kliimaeesmärkide saavutamiseks;*
 - *kas komisjoni lähenemisviis sellele, millised kütused peaksid kuuluma säästvate lennukikütuste alla, on piisav, et saavutada kogu ELis säästvate lennukikütuste alane ambitsioonikuse tase, tagades samal ajal ELi ettevõtjate keskkonnavalase terviklikkuse ja konkurentsivõime.*
-