



Brüsszel, 2021. november 19.
(OR. en)

13853/21

Intézményközi referenciaszám:
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

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Biz. dok. sz.:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról – Jelentés az elért eredményekről / Irányadó vita

Az elnökség tervei szerint a TTE Tanács a 2021. december 9-i ülésén irányadó vitát tart a fenti javaslatról az elért eredményekről szóló jelentés alapján. Annak érdekében, hogy tájékoztassa a minisztereket az eddig elért eredményekről, valamint hogy keretet adjon az érdemi kérdésekről folytatandó megbeszéléseknek, az elnökség elkészítette az elért eredményekről szóló jelentést (I. melléklet). A miniszteri szintű irányadó vitára tekintettel a II. mellékletben egy, a delegációknak szóló vitaindító feljegyzés található.

Felkérjük a Corepert / a Tanácsot, hogy nyugtázza az elért eredményekről szóló, az I. mellékletben található jelentést, továbbá felkérjük a Tanácsot, hogy vitassa meg a II. mellékletben foglalt kérdéseket.

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2021. július 14-én, az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag¹ részeként benyújtotta a fenti javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az intézkedéscsomag célja, hogy alkalmassá tegye az uniós éghajlat-, energia-, földhasználati, közlekedési és adópolitikát az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2030-ra, az 1990-es szinthez képest történő, legalább 55%-os nettó csökkentésében meghatározott uniós célkitűzés elérésére.

Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag célja hozzájárulni az európai klímarendelethez² meghatározott célok eléréséhez, és ezáltal a gazdaság és a társadalom egy méltányosabb, zöldebb és virágzóbb jövő érdekében való alapvető átalakításához. Abban, hogy Európa 2050-re a világ első klímasemleges kontinense legyen, és az európai zöld megállapodás valósággá válhasson, döntő szerepe van annak, hogy a következő évtizedben csökkenjenek a kibocsátások.

Ahhoz, hogy az EU beállhasson arra a pályára, amely a 2050-re elérendő klímasemlegességhez vezet, a közlekedésből származó kibocsátások mintegy 90%-os csökkentésére lenne szükség. A fenti javaslat jelentős szerepet játszana ebben, mivel fő célkitűzése, hogy növelje a fenntartható légi jármű-üzemanyagok (többek között a szintetikus légi jármű-üzemanyagok) keresletét és kínálatát is, biztosítva egyúttal az egyenlő versenyfeltételeket az egész uniós légiközlekedési piacon. Legfontosabb rendelkezései így a következő szempontokra irányulnak:

¹ A csomagot tizenkét, az energiaügy, a környezet, az adózás, a kereskedelem és a közlekedés területéhez tartozó bizottsági javaslat alkotja. Ezenkívül még az év vége előtt további energiapolitikai javaslatok várhatók. Három jogalkotási javaslat közvetlenül a közlekedéspolitikához kapcsolódik: a fenti javaslat, valamint a „FuelEU Maritime” és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletre (AFIR) irányuló javaslat.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

- i. a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a szintetikus légi jármű-üzemanyagok tankolására vonatkozó követelmények megállapítása 2025-től kezdődően, 2050-ig történő fokozatos növeléssel;
- ii. átmeneti időszak meghatározása, amely lehetővé teszi az üzemanyag-forgalmazók számára, hogy az Unió egészére vetített súlyozott átlag formájában ériék el a mellékletben meghatározott célértékeket;
- iii. intézkedések előírása az üzemanyag-tartályozás megelőzése érdekében;
- iii. az üzemanyag-forgalmazókra és a légi jármű-üzembentartókra vonatkozó jelentéstételi kötelezettségek megállapítása.

A fenti javaslat kapcsolódik az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag más javaslataihoz is. Különösen érdemes megjegyezni azt, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a szintetikus légi jármű-üzemanyag e javaslatban szereplő fogalommeghatározása a megújulóenergia-irányelvből (RED)³ származik. Az uniós repülőtereknek az infrastruktúra biztosítására vonatkozó kötelezettségét megállapító rendelkezés pedig kapcsolódik az AFIR-hoz⁴.

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21.).

⁴ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről – COM(2021) 559 final.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki illetékes bizottságnak⁵, Søren GADE képviselőt (RENEW, DK) pedig a javaslat előadójának.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2021. október 20-án fogadta el véleményét⁶. A Régiók Bizottsága még nem nyilvánított véleményt a javaslatról.

A spanyol parlament 2021. október 27-én véleményt⁷ fogadott el a szubszidiaritás elvének alkalmazásáról, a cseh szenátus pedig állásfoglalást⁸ fogadott el a javaslatról.

⁵ A Parlament ITRE és ENVI bizottsága társbizottsági eljárás keretében fog eljárni (az Európai Parlament eljárási szabályzatának 57. cikke).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21.

⁸ ST 14035/21.

III. A TANÁCS ÉS ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA

A szlovén elnökség alatt a légiközlekedési munkacsoport szintjén jelentős számú ülésen foglalkoztak a fenti javaslattal. Eddig hét ülést szenteltek a javaslat előterjesztésének, a javaslatra vonatkozó hatásvizsgálat elemzésének, a javaslat alapos, cikkenkénti vizsgálatának valamint három elnökségi kompromisszum vizsgálatának.

A javaslatot ezenkívül az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagban található három, közlekedéssel kapcsolatos javaslatról folytatott, szélesebb körű véleménycsere keretében is megvitatták, melyre az Állandó Képviselők Bizottságának 2021. november 12-i ülésén került sor.

A szlovén elnökség továbbá jelentést készített (ST 13977/21) azzal a céllal, hogy átfogó képet adjon az aktuális helyzetről és az elért eredményekről nem csupán e javaslat, hanem az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag egésze kapcsán. A jelentés annak horizontális szempontjaira összpontosít, például a javaslatok közötti összefüggésekre, továbbá a megbeszélések során eddig felvetett főbb kérdésekre. E jelentés háttérdokumentumként megküldésre került a csomagban foglalt különböző javaslatokért felelős valamennyi tanácsi formációnak.

IV. A KOMPROMISSZUM KIALAKÍTÁSA ÉRDEKÉBEN TETT LÉPÉSEK

Az elnökség három kompromisszumos szöveget⁹ dolgozott ki és vitatott meg a légiközlekedési munkacsoport tagjaival. Ezek a javaslattal kapcsolatos legtöbb kérdést rendezték. Az alább felsorolt két fő vitatott kérdés kapcsán azonban a munka folytatására lesz szükség.

A vita megmutatta, hogy a javaslat fontos a tagállamok számára. Bár a tagállamok támogatják a javaslat célkitűzéseit, számos tagállam eltérő megközelítéssel rendelkezik azzal kapcsolatban, hogy miként kellene elérni a szóban forgó célkitűzéseket. A szlovén elnökség alatt folytatott megbeszélések során az alábbi szempontok pontosítására és továbbfejlesztésére került sor:

- 1) bevezetésre került egy részvételi záradék azon kisebb repülőterekre vonatkozóan, amelyekre a tagállamok szeretnék kiterjeszteni a javaslat hatályát;
- 2) tovább bővült a légi jármű-üzembentartók köre, így mostantól több légi jármű-üzembentartó tartozik a rendelet hatálya alá;
- 3) pontosításra került az „éves légi járműüzemanyag-szükséglet” fogalommeghatározása és az 5. cikk annak érdekében, hogy biztosítani lehessen az üzemanyag-tartályozás elleni rendelkezésekben foglalt biztonsági intézkedéseket;
- 4) pontosításra került a megfelelésnek az üzemanyag-forgalmazók általi bizonyítása;
- 5) pontosításra került az illetékes nemzeti hatóság szerepe, különösen az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének vonatkozásában;
- 6) javult a bírságokkal kapcsolatos terminológia;
- 7) a szóban forgó rendeletnek az uniós üzembentartók és csomópontok versenyképességére gyakorolt hatásainak nyomon követése érdekében az adatgyűjtési és jelentéstételi kötelezettségek indokolással lettek ellátva.

⁹ ST 11686/21 + REV 1–2.

V. KÖVETKEZTETÉSEK

Az elnökség az eddig elvégzett munka alapján az alábbi következtetéseket vonja le:

1. A tagállamok széleskörűen támogatják a rendelettervezetben foglalt célkitűzéseket.
2. A tagállamok azonban a két fő vitatott pontot illetően eltérő álláspontokat képviselnek. Ezek a következők:
 - az e rendeletben bevezetésre kerülő kötelezettségek szintje és időzítése,
 - a fenntartható légi jármű-üzemanyagok fogalommeghatározása, ami meghatározza az e rendelet hatálya alá tartozó, engedélyezhető üzemanyagok körét.
3. Végül, néhány fennmaradó pont még további kidolgozást igényel. Ezek közé tartoznak az alábbiak:
 - az EU-n belüli járatokra vonatkozó, üzemanyag-tartályozás elleni rendelkezések,
 - az átmeneti időszak hossza és hatálya,
 - a 11. cikkben („Végrehajtás”) említett, a tagállamok által beszedett bírságok rendeltetési helye,
 - a II. mellékletben szereplő táblázatok egyszerűsítése.

Bár az elnökség úgy véli, hogy kiterjedt munkát végzett a szövegen és annak kevésbé vitatott pontjain, még további előkészítő munkára van szükség. Az elnökség a legutóbbi kompromisszumos szövegében a fő vitatott pontokra vonatkozóan is javaslatokat nyújtott be, azonban mélyrehatóbb megbeszélések lefolytatására van szükség.

A fentiek fényében felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát és a Tanácsot, hogy nyugtázza ezt a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló rendeletjavaslatra vonatkozó munka terén elért eredményekről szóló jelentést.

Felkérjük a tagállamokat, hogy osszák meg véleményüket a javaslat alábbi szempontjaival kapcsolatban:

- *Megfelelő-e a Bizottság által javasolt keverési kötelezettségek szintje az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek elérése szempontjából?*
- *A Bizottság arra vonatkozó megközelítése, hogy mely üzemanyagok minősülhessenek fenntartható légitársaság-üzemanyagok, elégséges-e ahhoz, hogy az Unióban mindenütt el lehessen érni a fenntartható légitársaság-üzemanyagokra vonatkozó ambíciószintet, és egyúttal biztosított legyen a környezeti integritás és az uniós üzemben tartók versenyképessége is?*