

Bruksela, 19 listopada 2021 r.
(OR. en)

13853/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
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

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr dok. Kom.:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego – Sprawozdanie z postępu prac / debata orientacyjna

Prezydencja przedstawi sprawozdanie z postępu prac nad powyższym wnioskiem na posiedzeniu Rady ds. TTE 9 grudnia 2021 r. Wówczas odbędzie się też debata orientacyjna. W celu poinformowania ministrów o dotychczasowych postępach i zapewnienia, by wymiana poglądów dotyczyła kwestii merytorycznych, prezydencja przygotowała sprawozdanie z postępu prac (załącznik I). Z myślą o ministerialnej debacie w załączniku II zamieszczono notę orientacyjną.

Coreper/Rada zostaną poproszeni o przyjęcie do wiadomości sprawozdania z postępu prac zawartego w załączniku I. Rada zostanie poproszona o omówienie kwestii przedstawionych w załączniku II.

I. WPROWADZENIE

14 lipca 2021 r. Komisja przedłożyła wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie jako część pakietu „Gotowi na 55”¹ służącego dostosowaniu unijnej polityki w dziedzinie klimatu, energii, użytkowania gruntów, transportu i opodatkowania, tak aby umożliwić osiągnięcie celu UE zakładającego ograniczenie krajowych emisji netto gazów cieplarnianych do roku 2030 o co najmniej 55% w porównaniu z poziomem z roku 1990.

Celem pakietu „Gotowi na 55” jest zrealizowanie założeń uzgodnionych w europejskim prawie o klimacie², po to by fundamentalnie przekształcić gospodarkę i społeczeństwo, zapewniając im sprawiedliwszą, bardziej ekologiczną i dostatniejszą przyszłość. Od ograniczenia emisji w następnym dziesięcioleciu zależy to, czy Europa do 2050 r. stanie się pierwszym na świecie kontynentem neutralnym dla klimatu i czy Europejski Zielony Ład zostanie zrealizowany.

Aby osiągnąć cel polegający na utorowaniu UE drogi do neutralności klimatycznej do 2050 r., konieczne jest zmniejszenie emisji z transportu o około 90%. Wyżej wymieniony wniosek miałby odegrać istotną rolę w tym procesie, ponieważ jego głównym założeniem jest zwiększenie popytu na zrównoważone paliwa lotnicze, w tym syntetyczne paliwa lotnicze, i ich podaży przy jednoczesnym zapewnieniu równych warunków działania na całym unijnym rynku transportu lotniczego. Najważniejsze przepisy przedmiotowego wniosku dotyczą w szczególności następujących aspektów:

¹ Pakiet składa się z dwunastu wniosków Komisji z dziedziny energii, środowiska, opodatkowania, handlu i transportu; kolejne wnioski dotyczące polityki energetycznej są spodziewane jeszcze przed końcem bieżącego roku. Trzy wnioski ustawodawcze są bezpośrednio związane z polityką transportową: wyżej wymieniony wniosek, rozporządzenie w sprawie inicjatywy FuelEU Maritime i rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021).

- (i) ustanowienie wymogów dotyczących ilości uzupełnianego zrównoważonego paliwa lotniczego i syntetycznego paliwa lotniczego, które zaczęłyby obowiązywać w 2025 r. i byłyby stopniowo zaostrzane do 2050 r.;
- (ii) ustanowienie okresu przejściowego umożliwiającego dostawcom paliwa osiągnięcie celów określonych w załączniku jako średnia ważona w całej Unii;
- (iii) zapewnienie środków przeciwdziałających tankeringowi;
- (iv) wprowadzenie obowiązków sprawozdawczych dla dostawców paliwa i operatorów statków powietrznych.

Wyżej wymieniony wniosek zawiera powiązania z innymi wnioskami pakietu „Gotowi na 55”. W szczególności zawarta we wniosku definicja zrównoważonego paliwa lotniczego i syntetycznego paliwa lotniczego pochodzi z dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii³. Przepis dotyczący obowiązku zapewnienia infrastruktury spoczywającego na unijnych portach lotniczych jest powiązany z rozporządzeniem w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych⁴.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018).

⁴ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (COM(2021) 559 final).

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję odpowiedzialną⁵ za przedmiotowy wniosek oraz Søren Gade (DK, RENEW) jako sprawozdawcę.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię 20 października 2021 r.⁶ Komitet Regionów nie przedstawił jeszcze opinii na temat przedmiotowego wniosku.

27 października 2021 r. parlament Hiszpanii przyjął opinię⁷ w sprawie stosowania zasady pomocniczości, a senat Czech przyjął rezolucję⁸ na temat wniosku.

⁵ Komisje parlamentarne ITRE i ENVI będą działać zgodnie z procedurą obejmującą zaangażowane komisje (art. 57 regulaminu Parlamentu Europejskiego).

⁶ Dok. ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ Dok. ST 13710/21.

⁸ Dok. ST 14035/21.

III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

W trakcie prezydencji słoweńskiej Grupa Robocza ds. Lotnictwa zbierała się wielokrotnie w celu przedyskutowania przedmiotowego wniosku. Dotychczas przedmiotowemu wnioskowi poświęcono siedem posiedzeń, na których został on zaprezentowany, przeprowadzono analizę oceny jego skutków, omówiono poszczególne artykuły i przeanalizowano trzy teksty kompromisowe prezydencji.

Ponadto wniosek był tematem szerszej wymiany poglądów dotyczącej trzech dossier z obszaru transportu należących do pakietu „Gotowi na 55”; wymiana odbyła się na posiedzeniu Komitetu Stałych Przedstawicieli 12 listopada 2021 r.

Prezydencja słoweńska przygotowała również sprawozdanie (ST 13977/21), w którym przedstawiła ogólną sytuację i postępy w pracach nie tylko nad przedmiotowym wnioskiem, ale i nad całym pakietem „Gotowi na 55”. Sprawozdanie koncentruje się na aspektach horyzontalnych, takich jak powiązania między wnioskami, oraz na głównych kwestiach, które dotychczas poruszono podczas dyskusji. Sprawozdanie to zostało przekazane jako dokument referencyjny wszystkim składom Rady odpowiedzialnym za poszczególne wnioski zawarte w pakiecie.

IV. PRACE MAJĄCE NA CELU OSIĄGNIĘCIE KOMPROMISU

Prezydencja przygotowała i omówiła z członkami Grupy Roboczej ds. Lotnictwa trzy teksty kompromisowe⁹, w których zaprezentowano rozwiązania dotyczące większości problemów odnotowanych we wniosku. Jednak dwie główne kontrowersyjne kwestie wskazane poniżej nadal wymagają dalszych prac.

Debata ujawniła, jak ważny dla państw członkowskich jest przedmiotowy wniosek. Popierają one jego cele, lecz podejścia wielu państw co do sposobu osiągania tych celów są zróżnicowane. W trakcie dyskusji przeprowadzonych za prezydencji słoweńskiej objaśniono i udoskonalono poniższe aspekty:

- 1) Wprowadzono klauzulę *opt-in* dla mniejszych portów lotniczych, które państwa członkowskie chciałyby włączyć w zakres stosowania wniosku.
- 2) Ponownie poszerzono zasięg przepisów dotyczących operatorów statków powietrznych i dzięki temu zakres stosowania rozporządzenia obejmuje teraz większą ich liczbę.
- 3) Doprecyzowano definicję „ilości paliwa potrzebnego rocznie” oraz artykuł 5, tak aby zagwarantować, że przepisy przeciwdziałające tankeringowi przewidują stosowanie środków bezpieczeństwa.
- 4) Doprecyzowano kwestię wykazywania przez dostawców paliwa, że działają zgodnie z przepisami.
- 5) Doprecyzowano rolę właściwego organu krajowego, w szczególności względem Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- 6) Poprawiono terminologię dotyczącą grzywien.
- 7) Uzasadniono obowiązek gromadzenia danych i obowiązki sprawozdawcze, tak aby zapewnić monitorowanie wpływu przedmiotowego rozporządzenia na konkurencyjność unijnych operatorów i węzłów lotniczych.

⁹ Dok. ST 11686/21 + REV 1–2.

V. WNIOSKI

Na podstawie dotychczas przeprowadzonych prac prezydencja wyciąga następujące wnioski:

1. Państwa członkowskie w dużym stopniu popierają cele projektu rozporządzenia.
2. Jednak w dwóch głównych kwestiach spornych państwa członkowskie zajmują różne stanowiska. Kwestie te są następujące:
 - poziom obowiązków wprowadzonych w przedmiotowym rozporządzeniu oraz dotyczące ich terminy;
 - definicja zrównoważonych paliw lotniczych określająca, które paliwa mogą zostać objęte zakresem stosowania przedmiotowego rozporządzenia.
3. Ponadto dalszych prac wymaga kilka innych kwestii. Są to m.in.:
 - przepisy dotyczące przeciwdziałania tankeringowi w lotach wewnątrzunijnych;
 - długość i zakres stosowania okresu przejściowego;
 - przeznaczenie grzywien pobieranych przez państwa członkowskie i przewidzianych w art. 11 dotyczącym egzekwowania;
 - poprawa tabel w załączniku II.

Chociaż prace nad tekstem i mniej kontrowersyjnymi kwestiami były intensywne, zdaniem prezydencji nadal konieczne są dalsze prace przygotowawcze. Ponadto prezydencja w swoim ostatnim tekście kompromisowym przedstawiła propozycje dotyczące głównych kwestii spornych, ale potrzebne są kolejne dogłębne dyskusje.

W związku z powyższym Komitet Stałych Przedstawicieli i Rada są proszone o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępu prac nad proponowanym rozporządzeniem w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego.

Państwa członkowskie proszone są o przedstawienie swoich opinii na temat następujących aspektów wniosku:

- *adekwatność proponowanego przez Komisję poziomu obowiązków mieszania paliw w kontekście osiągania celów klimatycznych UE;*
- *kwestia, czy podejście Komisji do tego, które paliwa lotnicze powinny kwalifikować się jako zrównoważone, jest wystarczające, aby osiągnąć poziom ambicji dotyczący tych paliw w całej UE, przy jednoczesnym zapewnieniu integralności środowiskowej i konkurencyjności unijnych operatorów.*