



Bruxelas, 19 de novembro de 2021
(OR. en)

13853/21

**Dossiê interinstitucional:
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**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. Com.:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável – Relatório intercalar / Debate de orientação

A Presidência previu, para o Conselho TTE de 9 de dezembro de 2021, um relatório intercalar e um debate de orientação sobre a proposta em epígrafe. A fim de informar os ministros sobre os progressos realizados até à data e de guiar uma troca de pontos de vista sobre questões substanciais, a Presidência elaborou um relatório intercalar (anexo I). Tendo em vista o debate de orientação ministerial, figura no anexo II uma nota de orientação para as delegações.

O Coreper/Conselho será convidado a tomar nota do relatório intercalar constante do anexo I. O Conselho será convidado a debruçar-se sobre os pontos constantes do anexo II.

I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho em 14 de julho de 2021, no âmbito do pacote Objetivo 55¹, que visa tornar as políticas da UE em matéria de clima, energia, utilização dos solos, transportes e fiscalidade adequadas para alcançar a meta da UE de uma redução interna líquida de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os valores de 1990.

O pacote Objetivo 55 visa alcançar os objetivos acordados na Lei Europeia em matéria de Clima², a fim de transformar radicalmente a economia e a sociedade com vista a um futuro mais justo, mais ecológico e mais próspero. A redução das emissões na próxima década é crucial para que a Europa se torne o primeiro continente com impacto neutro no clima até 2050 e para tornar o Pacto Ecológico Europeu uma realidade.

A fim de alcançar o objetivo de colocar a UE numa via para se tornar neutra em termos de impacto climático até 2050, seria necessária uma redução de cerca de 90 % das emissões provenientes dos transportes. A proposta em epígrafe desempenharia um papel significativo nesse contexto, uma vez que o seu principal objetivo é aumentar a procura e a oferta de combustíveis de aviação sustentáveis, incluindo combustíveis sintéticos para aviação, assegurando simultaneamente condições de concorrência equitativas em todo o mercado dos transportes aéreos da UE. As suas principais disposições centram-se, nomeadamente, nos seguintes aspetos:

¹ O pacote é composto por doze propostas da Comissão nos domínios da energia, do ambiente, da fiscalidade, do comércio e dos transportes; aguarda-se ainda a apresentação de propostas adicionais no domínio da política energética antes do final do ano. Três propostas legislativas estão diretamente relacionadas com as políticas de transportes: a proposta em epígrafe, a proposta relativa às atividades marítimas (Fuel EU Maritime) e o regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR).

² Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 ("Lei europeia em matéria de clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (i) estabelecer requisitos aplicáveis ao abastecimento de combustível de aviação sustentável e de combustível sintético para aviação a partir de 2025, com um aumento gradual até 2050;
- (ii) estabelecer um período de transição a fim de permitir que os fornecedores de combustível atinjam os objetivos fixados no anexo, como média ponderada em toda a União;
- (iii) garantir medidas contra o abastecimento em excesso;
- iii) estabelecer obrigações de comunicação para os fornecedores de combustível e para os operadores de aeronaves.

A proposta em epígrafe está estreitamente ligada a outras propostas do pacote Objetivo 55. Em especial, as definições de "combustíveis de aviação sustentáveis" e de "combustíveis sintéticos para aviação" referidas na proposta provêm da Diretiva Energias Renováveis (DER)³. A disposição relativa à obrigação de os aeroportos da União disponibilizarem infraestruturas está estreitamente ligada ao AFIR⁴.

³ Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018).

⁴ Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho – COM (2021) 559 final.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como a comissão competente⁵ para esta proposta e Søren GADE (DK, RENEW) como relator.

O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer em 20 de outubro de 2021⁶. O Comité das Regiões ainda não adotou o seu parecer sobre a proposta.

O Parlamento espanhol adotou um parecer⁷ sobre a aplicação do princípio da subsidiariedade em 27 de outubro de 2021 e o Senado checo adotou uma resolução⁸ sobre a proposta.

⁵ As comissões parlamentares ITRE e ENVI deliberarão de acordo com o processo de comissões associadas (artigo 57.º do Regimento do Parlamento Europeu).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21

⁸ ST 14035/21

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

Durante a Presidência eslovena, a proposta em epígrafe foi abordada num número significativo de reuniões a nível do Grupo da Aviação. Até à data, foram realizadas sete reuniões dedicadas à apresentação da proposta, à análise da sua avaliação de impacto, à sua análise exaustiva artigo a artigo, bem como à análise de três textos de compromisso da Presidência.

Além disso, a proposta foi analisada no âmbito de uma troca de pontos de vista mais ampla sobre os três dossiês do pacote Objetivo 55 relacionados com os transportes, que teve lugar na reunião do Comité de Representantes Permanentes de 12 de novembro de 2021.

A Presidência eslovena elaborou igualmente o relatório que consta do documento ST 13977/21, a fim de fazer o ponto da situação global e apresentar uma panorâmica dos progressos realizados, não só no que toca a esta proposta, mas também no que se refere ao pacote Objetivo 55. O relatório centra-se nos seus aspetos horizontais, tais como as interligações entre as propostas, e nas principais questões suscitadas durante os debates realizados até à data. O relatório foi distribuído, enquanto documento de base, a todas as formações do Conselho responsáveis pelas diferentes propostas do pacote.

IV. TRABALHOS COM VISTA A UM COMPROMISSO

A Presidência preparou três textos de compromisso⁹ que debateu com os membros do Grupo da Aviação, e que abordam a maior parte das questões suscitadas na proposta. No entanto, ainda é necessário aprofundar os trabalhos relativos às duas principais questões controversas enumeradas mais adiante.

O debate demonstrou a importância da proposta para os Estados-Membros. Embora os Estados-Membros apoiem os seus objetivos, muitos têm abordagens diferentes quanto à forma como esses objetivos deverão ser alcançados. Nos debates realizados durante a Presidência eslovena, foram clarificados e melhorados os seguintes aspetos:

- 1) Foi introduzida uma cláusula de participação voluntária para os aeroportos mais pequenos que os Estados-Membros gostariam de incluir no âmbito de aplicação da proposta.
- 2) O âmbito de aplicação no que respeita aos operadores de aeronaves foi alargado e um maior número destes operadores passa agora a ser abrangido pelo âmbito de aplicação do regulamento.
- 3) A definição de "combustível de aviação necessário anualmente" e o artigo 5.º foram clarificados a fim de prever medidas de segurança nas disposições relativas ao abastecimento em excesso.
- 4) A demonstração de conformidade por parte dos fornecedores de combustível foi clarificada.
- 5) O papel da autoridade nacional competente foi clarificado, particularmente em relação à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.
- 6) A terminologia relativa às coimas foi melhorada.
- 7) As obrigações em matéria de recolha de dados e de comunicação foram fundamentadas para assegurar o acompanhamento dos efeitos do presente regulamento no que diz respeito à competitividade dos operadores e dos aeroportos da União.

⁹ ST 11686/21 + REV 1-2

V. CONCLUSÕES

Com base no trabalho realizado até à data, a Presidência retira as seguintes conclusões:

1. Os Estados-Membros apoiam, em larga medida, os objetivos do projeto de regulamento.
2. No entanto, os Estados-Membros têm posições diferentes em relação a dois pontos controversos, a saber:
 - o nível e o calendário dos mandatos introduzidos no presente regulamento;
 - a definição de "combustíveis de aviação sustentáveis", que determina o âmbito dos combustíveis a permitir que são abrangidos pelo presente regulamento.
3. Por último, há ainda alguns pontos que carecem de uma elaboração mais aprofundada, nomeadamente:
 - as disposições relativas ao abastecimento em excesso aplicáveis aos voos realizados dentro da UE;
 - a duração e o âmbito do período de transição;
 - o destino das coimas cobradas pelos Estados-Membros ao abrigo do artigo 11.º, relativo à aplicação;
 - a racionalização dos quadros constantes do anexo II.

Embora a Presidência considere que trabalhou exaustivamente sobre o texto e sobre o menos controverso dos seus pontos, há ainda mais trabalho preparatório a efetuar. No seu último texto de compromisso, a Presidência apresentou igualmente propostas sobre os principais pontos controversos, mas é ainda necessário realizar debates mais aprofundados.

À luz do que precede, convida-se o Comité de Representantes Permanentes e o Conselho a tomarem nota do presente relatório intercalar sobre os trabalhos relativos à proposta de regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável.

Convidam-se os Estados-Membros a partilharem os seus pontos de vista sobre os seguintes aspetos da proposta:

- *a adequação do nível dos mandatos de mistura propostos pela Comissão com vista à consecução dos objetivos climáticos da UE;*
- *se a abordagem da Comissão relativa aos combustíveis que devem ser elegíveis como combustíveis de aviação sustentáveis é suficiente para atingir o nível de ambição para este tipo de combustíveis em toda a UE, assegurando simultaneamente a integridade ambiental e a competitividade dos operadores da UE.*