



Bryssel den 19 november 2021
(OR. en)

13853/21

Interinstitutionellt ärende:
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

från: Rådets generalsekretariat
till: Permanent Representatives Committee/Council

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

Ärende: Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart
– Lägesrapport/riktlinjedebatt

Ordförandeskapet har planerat en lägesrapport och en riktlinjedebatt om ovannämnda förslag vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 9 december 2021. I syfte att informera ministrarna om de framsteg som gjorts hittills och som vägledning inför en diskussion om väsentliga frågor har ordförandeskapet utarbetat en lägesrapport (bilaga I). Inför ministrarnas riktlinjedebatt återfinns en vägledande not för delegationerna i bilaga II.

Coreper/rådet kommer att uppmanas att ta del av den lägesrapport som återges i bilaga I. Rådet kommer att uppmanas att behandla de punkter som anges i bilaga II.

I. INLEDNING

Kommissionen lade fram det ovannämnda förslaget för Europaparlamentet och rådet den 14 juli 2021 som en del av 55 %-paketet¹, som syftar till att säkra att EU:s klimat-, energi-, markanvändnings-, transport- och skattepolitik bidrar till att uppnå EU:s mål om en inhemsk nettominskning av växthusgasutsläppen på minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990.

Syftet med 55 %-paketet är att uppnå de mål som man enats om i den europeiska klimatlagen² för att i grunden förändra ekonomin och samhället för en rättvisare, grönare och mer välmående framtid. Att minska utsläppen under nästa årtionde är avgörande för att Europa ska kunna bli världens första klimatneutrala kontinent senast 2050 och för att den europeiska gröna given ska kunna bli verklighet.

För att man ska kunna uppnå målet om ett klimatneutralt EU senast 2050 krävs en minskning av transportutsläppen med cirka 90 %. Det ovannämnda förslaget skulle spela en viktig roll i detta sammanhang, eftersom dess huvudsyfte är att öka både efterfrågan och tillgången på hållbara flygbränslen, inklusive syntetiska flygbränslen, samtidigt som lika villkor säkerställs på EU:s luftfartsmarknad. Dess viktigaste bestämmelser är särskilt inriktade på följande aspekter:

¹ Paketet består av tolv kommissionsförslag på områdena för energi, miljö, beskattning, handel och transport. Ytterligare förslag på energipolitikens område väntas ännu komma före årets slut. Tre lagstiftningsförslag är direkt kopplade till transportpolitiken: det ovannämnda förslaget, initiativet ReFuel Maritime och förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

- i) Fastställande av krav på tankning av hållbara flygbränslen och syntetiska flygbränslen från och med 2025 med en gradvis ökning fram till 2050.
- ii) Fastställande av en övergångsperiod som gör det möjligt för bränsleleverantörer att uppnå de mål som anges i bilagan som ett viktat genomsnitt för hela unionen.
- iii) Säkerställande av åtgärder för att förhindra ekonomitankning.
- iii) Fastställande av rapporteringsskyldigheter för bränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer.

Det ovannämnda förslaget är kopplat till andra förslag i 55 %-paketet. Särskilt härstammar förslagets definition av hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle från direktivet om förnybar energi³. Bestämmelsen om skyldigheten för unionsflygplatser att tillhandahålla infrastruktur är kopplad till förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen⁴.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁴ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU – COM(2021) 559 final.

II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

Europaparlamentet har utsett utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott⁵ för detta förslag, och Søren GADE (DK, Renew) är föredragande.

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande den 20 oktober 2021⁶.

Regionkommittén har ännu inte antagit sitt yttrande om förslaget.

Den 27 oktober 2021 antog det spanska parlamentet ett yttrande⁷ om tillämpningen av subsidiaritetsprincipen, och den tjeckiska senaten antog en resolution⁸ om förslaget.

⁵ Europaparlamentets ITRE- och ENVI-utskott kommer att agera enligt förfarandet med associerat utskott (artikel 57 i Europaparlamentets arbetsordning).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21.

⁸ ST 14035/21.

III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN

Under det slovenska ordförandeskapet har ett betydande antal möten i arbetsgruppen för luftfart behandlat det ovannämnda förslaget. Hittills har sju möten ägnats åt en presentation av förslaget, en analys av dess konsekvensbedömning, en ingående granskning artikel för artikel samt behandlingen av tre kompromissförslag från ordförandeskapet.

Förslaget behandlades dessutom inom ramen för en bredare diskussion om de tre transportrelaterade ärendena i 55 %-paketet som hölls vid Corepers möte den 12 november 2021.

Det slovenska ordförandeskapet utarbetade även rapport ST 13977/21, som syftar till att ge en övergripande bild av läget och en översikt över de framsteg som gjorts inte bara med detta förslag utan med 55 %-paketet i allmänhet. Rapporten är inriktad på dess övergripande aspekter, såsom kopplingarna mellan förslagen, och de viktigaste frågor som hittills tagits upp i diskussionerna. Denna rapport har distribuerats till alla rådskonstellationer med ansvar för de olika förslagen i paketet som ett bakgrundsdokument.

IV. ARBETET MED ETT KOMPROMISSFÖRSLAG

Ordförandeskapet har utarbetat och med medlemmarna i arbetsgruppen för luftfart diskuterat tre kompromisstexter⁹ där de flesta av frågorna i förslaget har tagits upp. Arbetet med de två största tvistefrågorna nedan kräver dock ytterligare insatser.

Debatten har visat hur viktigt förslaget är för medlemsstaterna. Även om medlemsstaterna stöder förslagets mål, ser många av dem olika på hur dessa mål ska uppnås. Vid diskussionerna under det slovenska ordförandeskapet förtydligades och förbättrades följande aspekter:

1. En klausul om deltagande för mindre flygplatser som medlemsstaterna skulle vilja införa i förslaget har introducerats.
2. Tillämpningsområdet för luftfartygsoperatörer har utvidgats ytterligare, och fler luftfartygsoperatörer omfattas nu av förordningen.
3. Definitionen av *årligt flygbränslebehov* och artikel 5 har förtydligats för att säkerställa att säkerhetsåtgärder ingår i bestämmelserna om förbud mot ekonomitankning.
4. Bränsleleverantörernas påvisande av efterlevnad har förtydligats.
5. Den nationella behöriga myndighetens roll har förtydligats, särskilt gentemot Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.
6. Terminologin vad gäller sanktionsavgifter har förbättrats.
7. Skyldigheterna vad gäller insamling av uppgifter och rapportering har kompletterats för att säkerställa att denna förordnings effekter på konkurrenskraften hos unionens operatörer och navflygplatser övervakas.

⁹ ST 11686/21 + REV 1–2.

V. SLUTSATSER

På grundval av det arbete som hittills har utförts drar ordförandeskapet följande slutsatser:

1. Medlemsstaterna stöder i stort sett målen för utkastet till förordning.
2. När det gäller två stora tvistefrågor går dock medlemsstaternas ståndpunkter isär. Dessa är följande:
 - Nivån på och tidpunkten för de krav som införs genom denna förordning.
 - Definitionen av hållbara flygbränslen, som avgör tillämpningsområdet för de tillåtna bränslen som omfattas av denna förordning.
3. Slutligen behöver några kvarstående punkter utvecklas ytterligare. Hit hör bland annat följande:
 - Bestämmelserna om förbud mot ekonomitankning vid flygningar inom EU.
 - Övergångsperiodens längd och omfattning.
 - Den tänkta användningen av de sanktionsavgifter som drivs in av medlemsstaterna enligt artikel 11 om verkställighet.
 - Rationalisering av tabellerna i bilaga II.

Ordförandeskapet anser att det har arbetat ingående med texten och dess mindre kontroversiella punkter men att ytterligare förberedande arbete fortfarande kvarstår. Ordförandeskapet har också lagt fram förslag om de viktigaste tvistefrågorna i den senaste kompromisstexten, men mer ingående diskussioner krävs.

Mot bakgrund av ovanstående uppmanas Coreper och rådet att ta del av denna lägesrapport om arbetet med förslaget till förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart.

Medlemsstaterna uppmanas att dela med sig av sina synpunkter på följande aspekter av förslaget:

- *Huruvida nivån på de inblandningskrav som kommissionen föreslår är tillräcklig för att EU:s klimatmål ska kunna uppnås.*
 - *Huruvida kommissionens strategi för vilka bränslen som bör kategoriseras som hållbara flygbränslen är tillräcklig för att nå upp till ambitionsnivån vad gäller hållbara flygbränslen i hela EU, samtidigt som man säkerställer EU-operatörernas miljöintegritet och konkurrenskraft.*
-