



Bruselas, 19 de noviembre de 2021
(OR. en)

13853/21

**Expediente 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**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. Ción.:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible – Informe de situación/debate de orientación

La Presidencia ha previsto un informe de situación y un debate de orientación sobre la propuesta de referencia para el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía del 9 de diciembre de 2021. Con el fin de informar a los ministros sobre los progresos realizados hasta la fecha y de propiciar un cambio de impresiones sobre cuestiones de fondo, la Presidencia ha preparado un informe de situación (anexo I). Con vistas al debate de orientación ministerial, se adjunta en el anexo II una nota de orientación a la atención de las delegaciones.

Se rogará al Coreper y al Consejo que tomen nota del informe de situación que figura en el anexo I. Se solicitará al Consejo que aborde los puntos que figuran en el anexo II.

I. INTRODUCCIÓN

El 14 de julio de 2021, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia como parte del paquete de medidas «Objetivo 55»¹ destinado a adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, utilización del suelo, transporte y fiscalidad para alcanzar el objetivo de la UE de una reducción interna neta de al menos el 55 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 con respecto a 1990.

El objetivo del paquete de medidas «Objetivo 55» es cumplir los objetivos acordados en la Legislación Europea sobre el Clima² para transformar profundamente la economía y la sociedad con vistas a un futuro más justo, más ecológico y más próspero. Reducir las emisiones en la próxima década es crucial para que Europa llegue a ser el primer continente climáticamente neutro del mundo de aquí a 2050 y para hacer realidad el Pacto Verde Europeo.

Para alcanzar el objetivo de situar a la UE en el camino hacia la neutralidad climática de aquí a 2050, sería necesaria una reducción de aproximadamente el 90 % de las emisiones del transporte. La propuesta de referencia desempeñaría un papel importante en este sentido, ya que su principal objetivo es aumentar tanto la demanda como la oferta de combustibles de aviación sostenibles, incluidos los combustibles de aviación sintéticos, garantizando al mismo tiempo la igualdad de condiciones en todo el mercado del transporte aéreo en Europa. En particular, sus principales disposiciones se centran en los siguientes aspectos:

¹ El paquete de medidas consta de doce propuestas de la Comisión en los ámbitos de la energía, la fiscalidad, el comercio y el transporte; se esperan propuestas adicionales en el ámbito de la política energética antes de final de año. Tres propuestas legislativas están directamente relacionadas con las políticas de transporte: la propuesta de referencia, FuelEU Maritime y el Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

² Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- i) establecer requisitos para el abastecimiento con combustible de aviación sostenible y con combustible de aviación sintético a partir de 2025, con un aumento gradual hasta 2050;
- ii) establecer un período transitorio que permita a los proveedores de combustible alcanzar los objetivos fijados en el anexo como media ponderada en toda la Unión;
- iii) garantizar la adopción de medidas contra el sobrerrepostado;
- iv) establecer obligaciones de notificación para los proveedores de combustible y los operadores de aeronaves.

La propuesta de referencia presenta vínculos con otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55». En particular, la definición de combustible de aviación sostenible y de combustible de aviación sintético que contiene procede de la Directiva sobre fuentes de energía renovables³. La disposición relativa a la obligación de que los aeropuertos de la Unión proporcionen la infraestructura está interconectada con el Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos⁴.

³ Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018).

⁴ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo - COM(2021) 559 final.

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

El Parlamento Europeo ha designado a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) responsable de la propuesta⁵ y ha nombrado ponente a D. Søren GADE (DK, Renew).

El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen el 20 de octubre de 2021⁶. El Comité de las Regiones no ha adoptado aún su dictamen sobre la propuesta.

El Parlamento español aprobó un dictamen⁷ sobre la aplicación del principio de subsidiariedad el 27 de octubre de 2021, y el Senado checo aprobó una resolución⁸ sobre la propuesta.

⁵ Las comisiones parlamentarias de Industria, Investigación y Energía (ITRE) y Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) actuarán con arreglo al procedimiento de comisiones asociadas (artículo 57 del Reglamento del Parlamento Europeo).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21.

⁸ ST 14035/21.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS

Durante la Presidencia eslovena, la propuesta de referencia se trató en un número importante de reuniones del Grupo «Aviación». Hasta la fecha se han dedicado siete reuniones a la presentación de la propuesta, el análisis de su evaluación de impacto, su examen minucioso artículo por artículo, así como al estudio de tres textos transaccionales de la Presidencia.

Además, esta propuesta se abordó en el marco de un cambio de impresiones general sobre los tres expedientes relacionados con el transporte del paquete de medidas «Objetivo 55», que tuvo lugar en la reunión del Comité de Representantes Permanentes del 12 de noviembre de 2021.

La Presidencia eslovena preparó también el informe objeto del documento ST 13977/2, cuyo objetivo es presentar una situación general y una visión global de los progresos realizados no solo en relación con esta propuesta, sino también con el paquete de medidas «Objetivo 55». El informe se centra en sus aspectos horizontales, como las interrelaciones entre las propuestas y las principales cuestiones planteadas en los debates habidos hasta la fecha. El presente informe se ha distribuido a todas las formaciones del Consejo responsables de las diferentes propuestas del paquete como documento de referencia.

IV. TRABAJOS ENCAMINADOS A UN TEXTO TRANSACCIONAL

La Presidencia ha preparado y debatido con los miembros del Grupo «Aviación» tres textos transaccionales⁹ que tratan la mayoría de las cuestiones de la propuesta. No obstante, es necesario seguir trabajando en las dos principales cuestiones polémicas, que se exponen a continuación.

El debate ha demostrado la importancia de la propuesta para los Estados miembros. Si bien estos apoyan sus objetivos, muchos tienen enfoques diferentes sobre el modo de alcanzarlos. A lo largo de los debates mantenidos durante la Presidencia eslovena, se aclararon y mejoraron los siguientes aspectos:

- 1) se ha introducido una cláusula de inclusión voluntaria para los aeropuertos más pequeños que los Estados miembros deseen incluir en el ámbito de aplicación de la propuesta;
- 2) el ámbito de aplicación para los operadores de aeronaves se ha ampliado en mayor medida, y un mayor número de ellos entran ahora en el ámbito de aplicación del Reglamento;
- 3) se han aclarado la definición de «combustible de aviación requerido anualmente» y el artículo 5, con el fin de garantizar las medidas de seguridad en las disposiciones contra el sobrerrepostado;
- 4) se ha aclarado la demostración del cumplimiento por parte de los proveedores de combustible;
- 5) se ha aclarado el papel de la autoridad nacional competente, en particular en relación con la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea;
- 6) se ha mejorado la terminología relativa a las multas;
- 7) las obligaciones en materia de recopilación de datos y presentación de informes se han fundamentado al objeto de garantizar el seguimiento de los efectos del Reglamento en la competitividad de los operadores y nodos de la Unión.

⁹ ST 11686/21 + REV 1-2.

V. CONCLUSIONES

A partir del trabajo realizado hasta el momento, la Presidencia extrae las siguientes conclusiones:

1. Los Estados miembros apoyan en gran medida los objetivos del proyecto de Reglamento.
2. Sin embargo, mantienen posiciones diferentes en relación con dos puntos de desacuerdo principales, a saber:
 - el nivel y el calendario de las obligaciones introducidos en el Reglamento;
 - la definición de combustibles de aviación sostenibles, que determina la variedad de combustibles que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento.
3. Por último, es necesario seguir trabajando en algunos puntos pendientes, a saber:
 - las disposiciones contra el sobrerrepostado en los vuelos dentro de la UE;
 - la duración y alcance del período transitorio;
 - el destino de las multas recaudadas por los Estados miembros en virtud del artículo 11 sobre el cumplimiento;
 - la racionalización de los cuadros del anexo II.

Si bien la Presidencia considera que ha trabajado exhaustivamente en el texto y en que sus puntos sean menos controvertidos, aún queda trabajo preparatorio por hacer. La Presidencia también ha presentado propuestas sobre los principales puntos de desacuerdo en su último texto transaccional, pero se requieren debates más detallados.

En vista de lo anterior, se ruega al Comité de Representantes Permanentes y al Consejo que tomen nota del presente informe de situación acerca de los trabajos relativos a la propuesta de Reglamento sobre la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible.

Se invita a los Estados miembros a que compartan sus puntos de vista sobre los siguientes aspectos de la propuesta:

- *la adecuación del nivel de las obligaciones de mezcla propuestos por la Comisión para alcanzar los objetivos climáticos de la UE;*
 - *si el planteamiento de la Comisión sobre los combustibles que deben admitirse como combustibles de aviación sostenibles es suficiente para igualar el nivel de ambición de los combustibles de aviación sostenibles en toda la UE y garantizar al mismo tiempo la integridad medioambiental y la competitividad de los operadores de la UE.*
-