



Briuselis, 2021 m. lapkričio 19 d.
(OR. en)

13853/21

Tarpinstitucinė byla:
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

ATASKAITA

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Komisijos dok. Nr.: ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3	
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo – Pažangos ataskaita / politiniai debatai

Pirmininkaujanti valstybė narė numato 2021 m. gruodžio 9 d. TTE tarybos posėdyje pristatyti pažangos ataskaitą ir surengti politinius debatus dėl pirmiau nurodyto pasiūlymo. Norėdama informuoti ministrus apie iki šiol padarytą pažangą ir orientuoti pasikeitimą nuomonėmis dėl esminių klausimų, pirmininkaujanti valstybė narė parengė pažangos ataskaitą (I priedas). Rengiantis ministrų politiniams debatams, delegacijoms II priede pateikiamas orientacinis pranešimas.

Nuolatinių atstovų komiteto / Tarybos bus prašoma susipažinti su I priede išdėstyta pažangos ataskaita. Tarybos bus prašoma aptarti II priede išdėstytus klausimus.

I. IVADAS

2021 m. liepos 14 d. Komisija pateikė Tarybai ir Europos Parlamentui pirmiau nurodytą pasiūlymą, kuris yra dalis pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio¹, kuriuo tikslas yra užtikrinti, kad ES klimato, energetikos, žemės naudojimo, transporto ir mokesčių politika būtų tinkama siekiant ES tikslo ne vėliau kaip 2030 m. išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio grynas sumažinimas ES viduje sudarytų bent 55 %, palyginti su 1990 m. kiekiu.

Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio tikslas – įgyvendinti tikslus, dėl kurių susitarta Europos klimato teisės akte², kad ekonomika ir visuomenė būtų iš esmės transformuotos kuriant teisingesnę, žalesnę ir labiau klestinčią ateitį. Tam, kad Europa iki 2050 m. taptų pirmuoju neutralaus poveikio klimatui žemynu pasaulyje ir kad Europos žaliasis kursas taptų realybe, itin svarbu, kad per ateinančią dešimtmetį būtų sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis.

Norint pasiekti tikslą nukreipti ES reikiama linkme, kad jos poveikis klimatui iki 2050 m. taptų neutralus, reikėtų apytikriai 90 % sumažinti transporto sektoriaus išmetamą teršalų kiekį. Siekiant šio tikslo pirmiau nurodytas pasiūlymas atliktų reikšmingą vaidmenį, nes jo pagrindinis tikslas – padidinti tvarių aviacinių degalų, įskaitant sintetinius aviacinius degalus, paklausą ir pasiūlą, kartu užtikrinant vienodas sąlygas visoje ES oro transporto rinkoje. Visų pirma, jo pagrindinėmis nuostatomis daugiausia dėmesio skiriama šiems aspektams:

¹ Rinkinį sudaro dvylika Komisijos pasiūlymų energetikos, aplinkos, mokesčių, prekybos ir transporto srityse; dar iki šių metų pabaigos numatoma pateikti papildomų pasiūlymų energetikos politikos srityje. Trys pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų yra tiesiogiai susiję su transporto politika: pirmiau nurodytas pasiūlymas, „FuelEU Maritime“ ir Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas.

² 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9).

- i) reikalavimų naudoti daugiau tvarių aviacinių degalų ir sintetinių aviacinių degalų nuo 2025 m., palaipsniui didinant jų kiekį iki 2050 m., nustatymui;
- ii) pereinamojo laikotarpio, sudarančio sąlygas degalų tiekėjams pasiekti priede nustatytus svertinio vidurkio tikslus visoje Europoje, nustatymui;
- iii) priemonių, kuriomis kovojama su degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika, užtikrinimui;
- iii) ataskaitų teikimo pareigos degalų tiekėjams ir orlaivio naudotojams nustatymui.

Pirmiau nurodytas pasiūlymas turi sąsają su kitais pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio pasiūlymais. Visų pirma, jame nurodytos tvarių aviacinių degalų ir sintetinių aviacinių degalų apibrėžtys perkeltos iš Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos³. Nuostata dėl Sąjungos oro uostų pareigos teikti infrastruktūrą yra susijusi su Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentu⁴.

³ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21).

⁴ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES, COM(2021) 559 final.

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

Europos Parlamentas už šį pasiūlymą atsakingu komitetu paskyrė Transporto ir turizmo komitetą⁵, o pranešėju – Søreną GADE'Ą (DK, RENEW).

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas savo nuomonę priėmė 2021 m. spalio 20 d.⁶ Regionų komitetas nuomonės dėl pasiūlymo dar nepriėmė.

2021 m. spalio 27 d. Ispanijos Parlamentas priėmė nuomonę⁷ dėl subsidiarumo principo taikymo, o Čekijos Senatas priėmė rezoliuciją⁸ dėl pasiūlymo.

⁵ Parlamento Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komitetas ir Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas veiks pagal susijusių komitetų procedūrą (Europos parlamento darbo tvarkos taisyklių 57 straipsnis).

⁶ Dok. ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ Dok. ST 13710/21.

⁸ Dok. ST 14035/21.

III. DARBAS TARYBOJE IR JOS PARENGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE

Slovėnijos pirmininkavimo laikotarpiu Aviacijos darbo grupės lygmeniu pirmiau nurodytas pasiūlymas buvo nagrinėjamas daugelyje posėdžių. Iki šiol septyni posėdžiai buvo skirti pasiūlymo pristatymui, jo poveikio vertinimo analizei, išsamiam kiekvieno jo straipsnio nagrinėjimui, taip pat trijų pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinių tekstų nagrinėjimui.

Be to, šis pasiūlymas buvo aptartas 2021 m. lapkričio 12 d. Nuolatinių atstovų komitete įvykusio platesnio pasikeitimo nuomonėmis dėl trijų pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio dokumentų, susijusių su transportu, metu.

Pirmininkaujanti Slovėnija taip pat parengė pranešimą (dok. ST 13977/21), kurio tikslas – bendrai apžvelgti dabartinę padėtį ir pažangą, nagrinėjant ne tik šį pasiūlymą, bet visą pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį. Pranešime daugiausia dėmesio skiriama rinkinio horizontaliesiems aspektams, pavyzdžiui, pasiūlymų tarpusavio sąsajoms, ir pagrindiniams iki šiol diskusijų metu iškeltiems klausimams. Šis pranešimas buvo išplatintas visų sudėčių, atsakingų už atskirus dokumentų rinkinio pasiūlymus, Tarybai kaip aiškinamasis dokumentas.

IV. DARBAS SIEKiant SUSITARTI DĖL KOMPROMISINIO TEKSTO

Pirmininkaujanti valstybė narė parengė tris kompromisinius tekstus⁹, kuriuose nagrinėjami daugelis su pasiūlymu susijusių klausimų, ir aptarė juos su Aviacijos darbo grupės nariais. Tačiau reikia toliau tęsti darbą dėl dviejų pagrindinių toliau nurodytų ginčytinų klausimų.

Debatai parodė, kad pasiūlymas svarbus valstybėms narėms. Valstybės narės pritaria jo tikslams, tačiau daugelis laikosi skirtingų požiūrių dėl to, kaip šių tikslų turėtų būti siekiama. Visų pirmininkaujant Slovėnijai vykusių diskusijų metu buvo paaiškinti ir patobulinti šie aspektai:

- 1) nustatyta sutikimo dalyvauti nuostata, skirta mažesniems oro uostams, kuriuos valstybės narės norėtų įtraukti į pasiūlymo taikymo sritį;
- 2) labiau išplėsta orlaivių naudotojų aprėptis ir dabar daugiau orlaivių naudotojų patenka į reglamento taikymo sritį;
- 3) buvo paaiškinti termino „metinis aviacinių degalų poreikis“ apibrėžtis ir 5 straipsnis, kad kovos su degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika nuostatose būtų užtikrintos saugos priemonės;
- 4) paaiškinta, kaip degalų tiekėjai turi įrodyti atitiktį reikalavimams;
- 5) paaiškintas nacionalinės kompetentingos institucijos vaidmuo, visų pirma kiek tai susiję su Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra;
- 6) patobulinta su baudomis susijusi terminologija;
- 7) buvo pagrįstos duomenų rinkimo ir teikimo pareigos siekiant užtikrinti šio reglamento poveikio Sąjungos veiklos vykdytojų ir transporto mazgų konkurencingumui stebėseną.

⁹ Dok. ST 11686/21 + REV 1–2.

V. IŠVADOS

Remdamasi iki šiol atlikto darbo rezultatais pirmininkaujanti valstybė narė daro tokias toliau pateikiamas išvadas:

1. valstybės narės plačiai pritaria reglamento projekto tikslams;
2. tačiau dėl dviejų pagrindinių ginčytinų klausimų valstybės narės laikosi skirtingų pozicijų. Šie klausimai yra:
 - šiame reglamente nustatytų įpareigojimų lygis ir tvarkaraštis;
 - tvarių aviacinių degalų apibrėžtis, pagal kurią nustatoma leistinų degalų, patenkančių į šio reglamento taikymo sritį, aprėptis.
3. Galiausiai dar turi būti išplėtoti keli likę klausimai. Šie klausimai, be kita ko, yra:
 - kovos su degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika nuostatos, taikomos ES vidaus skrydžiams;
 - pereinamojo laikotarpio trukmė ir taikymo sritis;
 - pagal 11 straipsnį „Vykdymo užtikrinimas“ valstybių narių surinktų baudų paskirtis;
 - II priede pateiktų lentelių supaprastinimas.

Pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad ji daug dirbo rengdama tekstą ir mažiau ginčytinus jo klausimus, tačiau dar reikia atlikti tolesnį parengiamąjį darbą. Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pateikė pasiūlymus dėl pagrindinių ginčytinų klausimų savo naujausiame kompromisiniame tekste, tačiau reikia išsamesnių diskusijų.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Nuolatinių atstovų komiteto ir Tarybos prašoma susipažinti su šia pažangos ataskaita apie darbą, atliktą nagrinėjant siūlomą Reglamentą dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo.

Valstybių narių prašoma pasidalyti savo nuomonėmis dėl šių pasiūlymo aspektų:

- *ar Komisijos siūlomų degalų maišymo įpareigojimų lygis tinkamas siekiant ES klimato tikslų;*
- *ar Komisijos požiūris į tai, kurie degalai turėtų būti laikomi tvariais aviaciniais degalais, yra pakankamas, kad būtų užtikrintas su tvariais aviaciniais degalais susijusių užmojų lygis visoje ES, kartu užtikrinant aplinkosauginį naudingumą ir ES veiklos vykdytojų konkurencingumą.*